

duben 2009 / ročník 14 / zdarma

číslo 4/2009

DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



Poprvé ve městě

Škoda ForCity vyjela o jedné březnové noci do ulic Plzně.

4

Z Nigérie za volant autobusu

Dopravní podnik má prvního řidiče z Afriky.

25



- 3 Aktuálně**
- 6 Metro**
- 8 Tramvaje**
- 12 Autobusy**
- 15 Ze světa**
- 18 Z podniku**
- 22 Historie**
- 25 Zajímavosti**



DP KONT@KT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

Redakční rada: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová
Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 2. dubna 2009

Milé čtenářky (naše čtenáře zdravím samozřejmě také),

doufám, že jste po velikonočních svátcích dostatečně „pomlazené“ a spletené vrbové proutky vám předaly svěžest, pružnost a zdraví, jak praví stará tradice spjatá s těmito jarními svátky. Doufám také, že jste muže za „polaskání“ pomlázkou nehubovaly a všechny koledníky jste řádně odměnily, třeba i vlastnoručně pomalovanými velikonočními vajíčky.

A co se na jaře událo v oblasti městské hromadné dopravy? V ulicích západočeské metropole se poprvé projela elegantní ŠKODA ForCity (15T). O jedné březnové noci se vydala z plzeňské vozovny Slovany, aby vyzkoušela kolejovou trať města lahodného zlatavého moku.

První dubnový den sfoukla z pomyslného narozeninového dortu patnáct svíček Pražská strojírna a.s. a její zaměstnanci při této slavnostní příležitosti zasadili pamětní lípu. Pražská strojírna a.s. se pyšní dlouholetou tradicí strojírenské výroby. S jejími výrobky se můžeme setkat již na třech kontinentech.

Podíváme se také pod pokličku činnosti služby „Technologická zařízení a OSM“ a vyvrátíme mýtus, že pečuje převážně o ochranný systém metra. Od roku 2000 má totiž na starosti i část dopravních technologií. Protože se na Bělohorské ulici pořád něco děje, zavítali jsme do těchto míst a zaměřili jsme se na tramvajový úsek Vypich-Bílá Hora, jehož provoz byl zahájen v říjnu roku 1937. Zmapujeme celý jeho dosavadní osud.

Projedeme se nejdelší tramvajovou linkou na světě, která brázdí belgické pobřeží Severního moře. Zajišťuje hromadnou dopravu mezi obcemi De Panne u francouzských hranic a Knokke blízko hranic s Nizozemskem. Během téměř sedmdesátikilometrové jízdy můžete vystoupit na sedmdesáti zastávkách a navštívit věhlasná belgická letoviska.

V souvislosti s výběrovým řízením na nové autobusy pro pražský Dopravní podnik se zaměříme na uplynulých dvacet let vývoje na autobusové traci. Zavzpomínáme na staříčké Ikarusy a přiblížíme i nejmodernější autobusy SOR.

Navážeme na seriál věnovaný oslavám 35 let metra. Tentokrát se ocitneme v prvním čtvrtletí roku 1974, kdy se stavbaři rozhodli přijmout tzv. sdružený socialistický závazek, podle kterého měl být provoz metra zahájen už 9. května 1974, což znamenalo zkrátit všechny přípravy o více než jeden a půl měsíce. Co vše se tedy v dubnu muselo odehrát?

I dnes budou následovat pokračování dalších seriálů – o dopravních podnicích v České republice (tentokrát jsme navštívili Jihlavu) a o systému řízení kvality.

Příběh prvního řidiče MHD tmavé pleti v Česku shledáte také určitě zajímavým. Sam Gabriel, pocházející z Nigérie, bývalý pracovník ochranky, model a řidič kamionu si práci u pražského Dopravního podniku pochvaluje. Coby první černošský řidič je lákavým terčem pro média. O své cestě za volant autobusové linky 177 však povyprávěl až nám – DP KONT@KTu.

V březnu odstartoval další ročník Pražského mezinárodního maratonu. Možná ani netušíte, že i mezi našimi pracovníky se nachází kolega, který si rád obuje běžecké boty a pravidelně se vydává vstříc běhu na dlouhou trať. Pan Eduard Bláha, vedoucí provozovny Motol, dokázal uběhnout celý maraton (42,195 km) – a to hned osmkrát! Jak je vůbec možné vydržet čtyři hodiny neustálého běhu, jaká fáze maratonu je nejkritičtější a jak dlouho se člověk po maratónu zotavuje jsou jedny ze spousty otázek, na které pan Bláha ochotně odpovídal.

Prosluněný a svěžím jarním vzduchem provoněný čas, kdy duby začínají pučet, přeje



Pražská strojírna a.s. oslavila 15 let od svého založení

První dubnový den oslavili zaměstnanci spolu s vedením Pražské strojírně a.s. 15. výročí od založení společnosti. U této příležitosti pak společně zasadili pamětní lípu.

**Ing. Vladimír Říha, generální ředitel
Pražské strojírně a.s.**



Pražská strojírna a.s. je podnik s dlouholetou tradicí strojírenské výroby již od počátku třicátých let 19. století. Od roku 1912, kdy Správní rada elektrických podniků navrhla městské radě zakoupit továrnu „Pražská akciová společnost“, byla nedílnou součástí městské hromadné dopravy v Praze. Dne 1. dubna 1994 bylo rozhodnuto o transformaci Dopravního podniku hl. m. Prahy a byla založena akciová společnost pod obchodním názvem „Pražská strojírna a.s.“.

Tato společnost začíná psát novou éru strojírenského závodu, ale zároveň plynule navazuje na padesátiletou zkušenost ve výrobě kolejových konstrukcí. Vlastní vývojový tým je připraven řešit i nejsložitější problémy v oblasti městské a příměstské kolejové dopravy.

Od doby svého založení došlo v Pražské strojírně a.s. k několika významným událostem, které ovlivnily další její vývoj. Ať již se jedná o povodně v roce 2002, kdy výška vody v areálu dosáhla téměř 4 metrů, nebo redisolace celého závodu na přelomu let 2006–2007 do dnešního moderního areálu v Praze 9 – Vinoři. V roce 2008 proběhl ve společnosti úspěšně proces restrukturalizace. Pražská strojírna a.s. tak využila jedinečnou šanci transformovat se na moderní obchodně orientovanou strojírenskou společnost 21. století, využívající výborné výrobní a vývojové zázemí včetně velmi zkušených pracovníků ve všech prozdech.

Hlavním předmětem činnosti je dnes vývoj a výroba kolejových konstrukcí a výhybkových systémů pro tramvajovou dopravu. Kompletní servis výhybkových systémů je doplněn o další komponenty, jako jsou tramvajové výměny s pružnými výměnnými jazyky v různých modifikacích podle požadavků zákazníka, vytápění výměn, odvodnění trati a ostatní strojírenská výroba.

Pražská strojírna a.s. dodává výše uvedené výrobky nejen pro potřeby Dopravního podniku hl. m. Prahy, ale získává stále významnější postavení jak v rámci celé České republiky, tak i zahraničí. V dnešní době se s výrobky Pražské strojírně a.s. můžeme setkat již na 3 kontinentech. V Evropě např. ve Švédsku, Španělsku, Německu, Itálii, Polsku, Maďarsku, Rusku a dalších zemích, dále pak také ve vzdálené Austrálii a Kanadě.

Společnost získala v roce 1997 certifikovaný systém řízení jakosti ISO 9001, který v roce 2008 obnovila. Mezitím si v roce 2005 vedení společnosti Pražská strojírna a.s. stanovilo „politiku EMS“, ve které definovalo své celkové záměry spojené s implementací systému environmentálního managementu a v roce 2008 získala společnost certifikát ISO 14001:2004.

Velmi důležité a významné pro budoucnost Pražské strojírně a.s. je neustálý vývoj a inovace stávajících výrobků. V loňském roce vyvinula společnost nový výhybkový systém VSP-12-K s vlastní výškou přestavní-

kové skříně 170 mm včetně integrovaného elektrohydraulického pohonu se zdvihem jazyků až 100 mm. Přestavník lze využít do všech typů dopravních situací bez omezení a jeho design natrvalo zjednodušuje kontrolní i údržbové činnosti. Splňuje požadavky bezpečnosti třídy SIL3 (AK6) a poprvé byl představen veřejnosti na mezinárodním veletrhu InnoTrans 2008 v Berlíně a získal si velký zájem klientů z mnoha zemí nejen z Evropy.

V letošním roce rozšířila Pražská strojírna a.s. svůj výrobní program o další dva nové produkty. V prvním případě se jedná o blokovou výměnu, která je již od poloviny února 2009 zabudována do trati v Praze na Senovážném náměstí. Realizací tohoto projektu tak společnost drží krok se světovým vývojovým trendem moderních tramvajových výměn. Druhou novinkou je tzv. „sendvičové“ křížení, jehož význam se projeví především při opravách tratí. Princip spočívá v tom, že na rozdíl od dosavadních typů tramvajových křížení, která se musela z křížovky odbagrovávat a vyřezávat, zůstává nyní základní kolejové podloží na místě a z křížení se vyjme pouze vyměnitelná vrchní vložka. Ta je navíc vyráběna ze speciální tvrdé oteruvzdorné oceli Hardox a svou odolností nevyžaduje výměnu v tak častých intervalech.

Současná orientace Pražské strojírně a.s. je zárukou jejího dalšího úspěšného rozvoje a dlouhodobého působení na stále náročnějších trzích.





Poprvé ve městě

ŠKODA ForCity v ulicích Plzně

Dámou na kolejích byla nazvána nová tramvaj pro Prahu při své slavnostní premiéře 17. září loňského roku. „Robustní a přitom elegantní a krásná,“ psalo se o ní tehdy na stránkách Pražského dopravníku, s čímž nelze než souhlasit. Ve dnech 23. až 26. září byla pak představena také v Berlíně na osmém ročníku tradičního mezinárodního odborného veletrhu dopravní techniky InnoTrans 2008, aby se z nové haly ŠKODY TRANSPORTATION na začátku března 2009 přestěhovala do plzeňské vozovny Slovany, odkud v noci z pondělka 16. na úterý 17. března vyrazila do ulic města. Brány vozovny na Slovanech opustila tři minuty před půlnocí...

Pavel Ďuran
Foto: Martin Mendl



Poměrně dlouho se spekovalo o tom, jestli „patnáctka“ odjede své první kilometry v místě svého zrodu, nebo ve městě, pro něž je určena. Nakonec zvítězila Plzeň. Mělo to nepochybně své opodstatnění – v západočeské metropoli totiž v noci nezabezpečují noční linky tramvaje, ale autobusy, takže v podstatě celá plzeňská tramvajová síť byla jen a jen její.

Krátce po tříadvacáté hodině pomalu zmírajícího pondělka se do haly vozovny Slovany začali trousit ti, kdo se prvního výjezdu měli účastnit. Nešlo o žádné delegace, nebyly k vidění

společenské obleky a žádné kravaty – převládaly montérky, batohy s pitím a se svačinou, počítačová technika. Protože jestli tramvaj ForCity najezdila zatím nějakých sto kilometrů v areálu plzeňské Škodovky nebo po kolejové harfě plzeňské tramvajové provozovny, měla prvně vyjet na „opravdové“ koleje a mělo se na ní začít pracovat ve skutečném terénu. V něm pak musí

odjetit další tisíce kilometrů, než bude s to vyjet poprvé s cestujícími.

První jízda nejnovější plzeňskou tramvají, jež se má stát vlajkovou lodí ŠKODY TRANSPORTATION a o níž se uvažuje jako o vozidle, které bude umět být například také obousměrné, nebyla opravdu o pohodlí. Projít jejím interiérem znamenalo vyhybat se spleti drátů tažených



ŠKODA ForCity (15T)

100% nízkopodlažní tříčlánková modulární tramvaj je poháněna šestnácti individuálně řízenými synchronními trakčními motory s permanentními magnety o výkonu 45 kW. Elektrická výzbroj je uložena v lehce přístupných kontejnerech na střeše vozidla. Snadný nástup do vozidla umožňuje nástupní hrana ve výšce 320 mm nad TK. Maximální rychlost tramvaje je 60 km/h, délka přes nárazníky je 31 400 mm, šířka skříně je 2 460 mm a výška 3 600 mm. Maximální výkon vozidla je 720 kW (16 x 45 kW). V tramvaji je 61 míst k sezení a 239 míst k stání.

od laptopů škodoväckých techniků k mozku tramvaje umístěným v kabině řidiče. Tam také proudilo po celou dobu první jízdy bezpočet dat, s nimiž se „patnáctka“ začínala sžívat. Jestli totiž Pavel Tarant, vývojový manažer ŠKODY TRANSPORTATION, srovnával vůz ForCity s její starší sestřičkou 14T, vyjádřil se v tom smyslu, že obě vozidla jsou stejná pouze ideově – což znamená asi tolik, že povely, jež vozu dává prostřednictvím ovládacích prvků tramvaje její řidič, „sežvýká“ a zhodnotí software počítače a ten dává pokyny dál. A protože má patnáctka na každém podvozku čtyři nezávisle zavěšená kola, přičemž každé kolo pohání samostatný motor, má toho vyhodnocování a následného „velení“ až nad hlavu.

Odborníky z plzeňské Škodovky teď čeká obrovské množství práce novou tramvaj „vyladit“. O to větší, že bychom ji za hradbami hlavního města měli uhlídat už tento rok. Dlužno podotknout, že po celou dobu první zkušební jízdy tramvaj skutečně jezdila, a to i tak rychle, jak po pražských ulicích nikdy jezdit nebude. Řidič, který má zkušenosti i s tramvají 14T, její řízení zhodnotil jako nepoměrně lepší, plynulejší. Trošičku zlobila – hlavně zpočátku – v obloucích, kde zbytečně sypala písek (ale to je právě o vyladění softwaru), zdála se poněkud méně tlumenou, odpruženou, než nač jsme v Praze zatím zvyklí, ale to budeme moci zhodnotit, až se bude prohánět po zdejších kolejkách – ty plzeňské, ač se to zdá neuvěřitelné, jsou prý horší těch pražských.

Pro řidiče tramvajů pak skýtá luxus ještě vyšší než tramvaj 14T: stanoviště řidiče disponuje vším, co si jen řidič tramvaje může přát – elektricky ovládanou roletu, klimatizaci, vzduchem vypruženou sedačku, samostatné dveře

pro vstup do kabiny zvenci, navíc zcela nový informační a odbavovací systém, který je vybaven velkou dotykovou obrazovkou. Chladničku – to je novinka, jakou pražské tramvaje ještě nezažily. Překvapením je, že ačkoli prototyp tramvaje 15T je touto vymožeností vybaven, pražský Dopravní podnik ji svým řidičům dopřát, patrně z důvodů úspor, nemíní. Což je vzhledem k ceně nové tramvaje, která přesáhne šedesát milionů korun za kus, doslova absurdní. Nicméně na toto téma mají v Dopravním podniku hl. m. Prahy proběhnout ještě nějaká jednání, a tak to snad nakonec dobře dopadne. Za zmínku pak nakonec stojí ještě jedna skutečnost: díky posunutí prvního podvozku pod kabinu řidiče, tedy výrazně blíží k jejímu čelu, není předek vozidla zkosený, jak je tomu u jiných tramvajů. Znamená to, že právě zpětné zrcátko nemusí být umístěno na „hradzě“, přesto má řidič perfektní přehled o celém boku tramvaje, přičemž to samé platí i pro její levou stranu, takže výhled nalevo od vozu je nebývale luxusní. Resumé? Máme se v Praze nač těšit! 🚍



Převažuje péče o technologická zařízení dopravního systému metra

Služba „Technologická zařízení a OSM“ je jednou ze služeb jednotky Dopravní cesta Metro. Skutečnost, že se tato služba dříve jmenovala Služba ochranného systému metra (OSM), vede k mylné představě řady lidí v podniku i mimo něj, že hlavním posláním služby je péče o ochranný systém metra. Opak je pravdou. V roce 2000 přešla k OSM i část dopravních technologií (DSM). Využívám proto této příležitosti, abych vše uvedl na pravou míru.

Ing. Petr Kysilko, vedoucí služby Technologická zařízení a OSM
Foto: Viktor Baier a služba Technologická zařízení a OSM



Větrací objekt je typickým příkladem, kde můžeme vidět společně zařízení pro OSM a DSM. Tlakový uzávěr v otevřené poloze je v popředí a vzadu je vidět menší část jednoho ze dvou ventilátorů hlavního větrání.

Služba je svým charakterem výjimečná v rámci celého podniku. Je to především velmi výraznou různorodostí svěřených technologií. Zajišťujeme provoz, údržbu a opravy vybraných zařízení DSM tj. veškeré vzduchotechniky používané v metru, rozvodů vody, sanitární techniky, kotelen, výměníků a čerpacích stanic. Tyto technologie jsou kontrolovány a řízeny systémem SAIA – ASDŘ-T (automatický systém řízení technologií). V ochranném systému rovněž zabezpečujeme provozuschopnost vzduchotechnických systémů, klimatizace, čerpacích stanic a kotelen. Dále sem patří specifická zařízení tlakové ochrany, filtroventilace, výkonná

energocentra, slaboproudá zařízení OSM, úpravná vody, zásobníky pitné vody, tunelový vodovod a v neposlední řadě i nově instalovaný protichemický varovný systém. Vzhledem k tomu, že většina technologií OSM je pouze udržována v provozuschopném stavu a nepředpokládá se okamžité použití ochranného systému pro ochranu obyvatelstva, věnujeme se ze 70 % dopravnímu systému metra. Služba také odpovídá za protipovodňovou ochranu metra v podzemí (tlakové uzávěry,

ochrana výtlačků, průchodky, čerpací stanice). Pochybuji o tom, že existuje útvar v Dopravním podniku, který by měl tak rozsáhlou a při tom diverzifikovanou činnost. To klade vysoké nároky především na management služby a jeho technologické pracovníky, ale i vysoké požadavky na kvalitu zaměstnanců v dělnických profesích.

Pro lepší představu čtenáře uvádím níže tabulku s počty nejdůležitějších technologií a zařízení.

Typ zařízení	Ventilátory hlavního větrání	Čerpací stanice	Ventilátory staniční vzduchotechniky	Vzduchotech. zařízení	Tlakové uzávěry
Počet	164	456	2977	1465	401



Pohled na podzemní prostory energocentra objektu ZTC3 (základní technické centrum). Toto zařízení bylo projektováno jako náhradní zdroj elektrické energie v režimu OSM pro část trasy B při předpokládaném zničení elektráren a poškození přenosové soustavy. Nyní je počítáno i s využitím pro potřeby DSM. Instalovaný výkon 5 x 1,5 MW.



Po zkušenostech z povodní v roce 2002 se hodně úsilí věnovalo tlakové ochraně, a zejména spolehlivosti a zdokonalení konstrukce průchodek. Na snímku zavřený traťový uzávěr při zátopové zkoušce. Průchodky jsou dobře viditelné napravo od tlakového uzávěru. Traťové uzávěry byly konstruovány k oddělení jednotlivých ochranných úseků OSM. Při bezchybné funkci se jejich využití pro mimořádné situace přímo nabízí.



Jakkoli se zdá, že působnost služby je příliš rozsáhlá, je nutné zdůraznit, že současná působnost a její struktura je výsledkem dřívějších zkušeností, a zejména hledání neefektivnějšího skloubení dopravního a ochranného systému. V podniku je stále velmi mnoho lidí, kteří zastávají názor, že ochranný systém metra by vůbec v Dopravním podniku neměl být. Ano, do jisté míry je tento názor oprávněný, zejména s přihlédnutím k současným prakticky neexistujícím vojenským hrozbám. Lze souhlasit především s tím, že není nutné budovat ochranný systém na nových trasách. Ale OSM, který byl již postaven a uveden do provozu, nelze jen tak zrušit. V první řadě by to bylo technicky velmi obtížné vzhledem k těsnému propojení OSM a DSM. Technologie a stavba OSM představují značnou hodnotu kolem 2 mld. Kč. Nepovažuji za příliš hospodárné likvidovat tak rozsáhlé hodnoty. Praha pověřila Dopravní podnik správou a řízením OSM a je tedy naší povinností tak činit co nejlépe, neefektivněji a minimalizovat náklady s tím spojené. Jedním z neefektivnějších řešení je právě skloubení zajišťování provozu, údržby a oprav jedním útvarem pro DSM i OSM, neboť značná část technologií je velmi podobná. K úloze a možností OSM v současných podmínkách se vrátím v příštím příspěvku. ☺

Metro jako podzemní stavba vytápěná není. Technické prostory stanic a center ano. Způsoby zajištění a zdroje jsou různé, v konkrétním případě je to pomocí elektrokotelny.



Co se děje na Bělohorské ulici?

Na otázku v titulku je celkem rychlá odpověď: na Bělohorské ulici se pořád něco děje. V dnešním článku se zaměříme na traťový úsek Vypich – Bílá Hora. Jeho osud rozhodně není tak nudný, jak by se na první pohled zdálo.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,
vedoucí jednotky Dopravní
cesta Tramvaje;
Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí
oddělení Archiv



Tramvaj T3 zastavila 18. května 1974 v zastávce Malý Břevnov. Foto: Ing. Ivo Mahel

Úsek Moravanů – Falcká se změnil k nepoznání. Tramvaj na snímku jede na Bílou Horu. Opět 18. května 1974. Foto: Ing. Ivo Mahel



Opuštěný trojúhelník trati do Motola na jaře 1981. Foto: Mgr. Pavel Fojtík



Na tramvajové trati z Vypichu na Bílou Horu byl zahájen provoz dne 17. října 1937. Je velkou zájmavostí, že trať nebyla pouze na území hlavního města Prahy, protože smyčka Bílá Hora a závěrečný úsek jsou umístěny na území městské části Praha 17, což jsou Řepy připojené k Praze až v roce 1968. Pamětníci si možná vzpomenou, že v době důsledného pojmenování obřadů dle katastrálního území vozila linka 22 čelní orientace Řepy, Bílá Hora. Trať byla v celé délce dvoukolejná. Mezi Vypichem a Malým Břevnovem byly osy kolejí od sebe vzdáleny 8,9 m a odděleny stromořadím. Trať byla v tomto úseku zřízena na samostatném tělese jižně od vozovky Bělohorské ulice. Trolejové vedení bylo zavěšeno na převěsech natažených mezi sloupy umístěnými na severní straně Bělohorské a jižně od tratě v takové vzdálenosti, aby bylo možné v případě potřeby doplnit jižní vozovku, aniž by se sloupy musely překládat. Dodatečnou vestavbou vozovky by se tak trať ocitla v ose komunikace. K této úpravě ale podle tehdejšího projektu vlastně nikdy nedošlo. Od dnešní ulice Moravanů (tehdy bezejmenná) k ulici Falcké byla trať přibližně v jižní polovině vozovky, tj. mimo její osu. Od ulice Falcké na tehdejší hranici Prahy (dnešní ulice Thurnova) byla trať opět na samostatném zvýšeném tělese v ose Bělohorské. Závěrečný úsek na katastru Řep byl postaven na zužující se výpadovcě. V novém úseku byly zřízeny celkem tři nové zastávky (dle tehdejšího názvosloví stanice): U Modré hvězdy, Malý Břevnov a Bílá Hora, kde byla pro obracení postavena jednokolejná smyčka.

V roce 1955 proběhla v souvislosti s výstavbou nové smyčky na Vypichu přeložka tratě v délce asi 200 metrů. Na dlouhá léta tu pak vzniklo charakteristické vyosení tratě za vjezdem do smyčky. Osy staré tratě a přeložené tratě v rozšířené Bělohorské (U kaštanu – Vypich) byly posunuty asi o 12 metrů. Dnešní smyčka Vypich se dosud vlastně téměř nezměnila. Předcházela ji smyčka na opačné, tj. jižní straně Bělohorské ulice.

V letech 1974–1975 proběhla první velká rekonstrukce úseku Vypich – Bílá Hora. Začala 20. května 1974 a původně se počítalo, že bude trvat „jen“ do 30. listopadu, ale nakonec se protáhla až do dubna následujícího roku. Během rekonstrukce byl odstraněn zbytek stromořadí, které už dříve mírně prořídlo, a osy kolejí byly v úseku Vypich – Moravanů sblíženy na asi 4 m. Mezi koleje byly umístěny sloupy trakčního vedení s výložníky. Od Falcké ulice po smyčku se poloha tratě v zásadě už nezměnila. Koleje byly nově uloženy na betonové pražce se zákrytovými panely. Provoz byl obnoven 1. května 1975 a současně byla na smyčce Bílá Hora uvedena do provozu předjízdna kolej.

Za zvláštní zmínku stojí, že ze sledované trati odbočovala provizorní tramvajová trať do vozovny Motol. Výstavba dvoukolejného trojúhelníku měla na svou dobu poměrně dlouhou výluku: úsek Vypich – Bílá Hora byl bez provozu od 20. června do 5. července 1977. Manipulační trať do Motola byla v provozu od 5. září 1977 do 8. listopadu 1979, ale trojúhelník na Vypichu byl snesen až po 18 měsících ve dnech 18.–23. května 1981!

Již v letech 1984–1985 se trať opět rekonstruovala, a to v úseku Vypich – Falcká. Dne 14. února 1984 byla zahájena výluka úseku Malovanka – Bílá Hora. Od 2. července 1984 byl obnoven provoz v rekonstruovaném úseku Malovanka – Vypich. V úseku Vypich – Falcká se trať překládala do nové polohy v ose rozšiřované komunikace a koleje dostaly běžnou osovou vzdálenost. Byla zde použita metoda velkoplošných panelů BKV. Až po 16 měsících, 11. června 1985, byl v úseku Vypich – Bílá Hora obnoven tramvajový provoz. Od té doby byla trať v Bělohorské opět přibližně v jedné přímce bez výrazných protioblouků. Pro rozšíření ulice v úseku Moravanů – Falcká bylo nutné zbořit několik domků na severní straně Bělohorské. Teprve při této rekonstrukci vznikla vozovka i jižně od tratě. →

**Rekonstrukce v roce 1975 v úseku Moravanů – Falcká.
Foto: Jiří Čermák**





Postupně ubývající typ T3 (tzv. klasika) „pluje“ po staré trati v říjnu 2008.

Důsledek nefunkčního odvodnění na Bílé Hoře – tramvaj nebo loď?

Protože byla metodou BKV panelů modernizována celá trať od Královky, zdálo by se, že mohla nastat léta dlouhodobého provozu celé radiály, přesto tomu tak nebylo. Dlouhodobějších výluk jsme v letech 1991 až 2007 zaznamenali deset! Ať už to byly neustále se opakující výměny panelů, případně na čtyřikrát rekonstruovaná trolej. Celkem se nejezdilo na Bílou Horu 199 dní. Za zvláštní zmínku stojí rekonstrukce tratě Falcká – Bílá Hora, která proběhla na podzim 1996 a trvala 38 dní. Tehdy byla použita moderní technologie železobetonových pražců s pružným upevněním, ale možná z důvodu ponechání původních zákrytových panelů z roku 1975 není tento fakt příliš známý. Protože se očekávala celkem brzká přeložka smyčky Bílá Hora z důvodu rozšiřování Karlovarské ulice, tak u smyčky zůstal starý přestavník EMP 1 (Oerlikon). Poloha smyčky se hledala dlouho, například zajímavé umístění bylo navrženo na konci ulice Na Bělohorské pláni, méně zajímavé umístění bylo severně od dnešní autobusové smyčky. Nicméně projekt rozšíření Karlovarské byl odložen ad acta a smyčka zůstala, kde je. Vznikla v podstatě novostavba sociálního zařízení



a v letošním roce došlo i na instalaci rádiem ovládané výhybky na vjezdu do smyčky, montáž proběhla o víkendu 21. a 22. března 2009. Co se však z finančních důvodů nepodařilo, je výstavba odvodnění smyčky. Je smutným paradoxem, že nejvyšší bod pražské kolejové sítě bývá často plný vody, ale je tomu tak.

Předmětem letošní velké opravy je zejména úsek Ankerská (mimo) – Falcká. Ačkoliv tento úsek je téměř přímý a dalo by se na něm jezdit rychle, tak v praxi to možné nebylo. Prvních 20 let tomu bránil zejména stav troleje. Pantografy na této trati vždycky hodně odskakovaly. Důvodů bylo dost: nedopínaná, vysoko zavěšená trolej, jednolištové pantografy, jednobodové izolátory. Ačkoliv se poslední dvě příčiny podařilo vývojem odstranit, realita byla stále špatná, protože jízda na BKV panelech byla neklidná. Tato nekomfortnost se ukázala v plné nahotě po rekonstrukci troleje na dopínanou v roce 2005. Dost velký důvod k zásadní změně svršku, a to i ve vazbě na značnou hlučnost BKV panelů.

Skutečným impulzem k realizaci stavby byly aktivity městské části Praha 6, která se rozhodla zásadním způsobem zlepšit bezpečnost provozu na Evropské a Patočkově plus Bělohorské ulici. Praha 6 tak v minulém roce finančně přispěla dvaceti procenty na úpravu zastávek Bořislavka, Nad Džbánem a Vozovna Střešovice. Městská část Praha 6 měla i eminentní zájem na úpravách zastávek Malý Břevnov a Vypich. V těchto lokalitách by však rekonstrukce zastávek bez úpravy trati byla Potěmkinovou vesnicí, a to z důvodu špatného stavu trati a v případě Vypichu i fixace zákazu potkávání vozů KT8 (a tedy i příbývajících vozů T3R.PLF), což bylo pro JDCT neakceptovatelné. Zastávka Malý Břevnov ve směru do centra se odsune směrem k Bílé Hoře, k Falcké ulici. Tato směrová úprava vyplynula z mnoha omezujících faktorů, zejména pak z důvodu výstavby nové křižovatky Bělohorská – Bolívarova a zároveň z důvodu minimalizace vyvolaných investic v podobě přeložek inženýrských sítí.

S odsunem zastávky do určité míry souvisí i vznik zastávek zcela nových, kterou budují stavitelé komerčního centra Vypich. Stavba tohoto komerčního centra se připravovala mnoho let, a proto bylo třeba s hlavním dodavatelem této stavby (Metrostav, divize 6) dohodnout podmínky výstavby podchodu pod tramvajovou trať, nových zastávek, zřízení tzv. ukojení nových světelných signalizací a také podmínky výstavby přesunutého přejezdu přes ulici Slezanů. Po složitých jednáních se podařilo nalézt shodu, zejména pak koordinaci časovou. Výsledkem je, že obnovu trati Ankerská – Falcká realizuje JDCT, provozovna Vrchní stavba ve spolupráci



Již čtvrtý den po zahájení výluky byly zemní práce v pokročilém stádiu.



O 9 dní později se již po nových kolejích proháněla mostecká štěrkovačka.

s Metrostavem. Vrchní stavba zlikvidovala BKV panely z celého úseku a montuje nový svršek z předmontovaných kolejových roštů. Metrostav zajišťuje především výstavbu odvodnění a provádí zemní práce. Nové zastávky Malý Břevnov zajišťuje Inženýring dopravních staveb.

Rekonstrukci návazného úseku okolo zastávky Vypich, kde se plánuje výrazné zlepšení přestupního uzlu mezi tramvajemi a autobusy, připravujeme na příští rok. V některém z příštích čísel DP KONTAKTu vám představíme hotové dílo s otevřeným kolejovým svrškem mezi Ankerskou a Falckou ulicí.

Technologické proměny autobusů v Dopravním podniku hl. m. Prahy (1989–2009)

V rámci výběrového řízení na nové autobusy pro Prahu přinášíme článek, v němž je shrnuto uplynulých dvacet let vývoje na této traci – od staříčkových Ikarusů až po nejmodernější autobusy SOR, které v budoucnu nahradí polovinu našeho autobusového vozového parku.

Jan Lebeda, vedoucí provozovny Klíčův – jednotka Správa vozidel Autobusy

Technický vývoj v automobilovém průmyslu kráčí nezdělitelně vpřed. Snahou všech výrobců je obsadit čelní místa v prodejnosti a neustále expandovat na nové trhy. Aby bylo možné úspěšně obstát v konkurenčním boji, je nutné progresivně reagovat na poptávku a zákony. Proto se při výrobě automobilů aplikují nové technologie a systémy, které garantují snížení provozních nákladů po dobu provozu automobilu, vyšší spolehlivost, bezpečnost a nižší emise. Přepavní komfort musí splňovat jasně dané parametry umožňující celkovou soustředěnost řidiče, jeho pohodlí i komfort přepravovaných osob. Zapomínat se nesmí na hůře pohyblivé a zrakově postižené občany. Je to obecný světový trend, za nímž žádný výrobce nesmí zaostávat. Zejména nově vyráběné autobusy určené pro městskou hromadnou dopravu jsou vybaveny moderními systémy, technologiemi a prvky, kterými mnohdy převyšují výrobce osobních automobilů. Cílem tohoto článku je poskytnout obecný pohled na technický vývojový trend v oblasti

městských autobusů. Aniz bychom zacházeli do přílišných detailů, připomeneme si v něm období posledních dvaceti let.

Na sklonku devadesátých let minulého století provozoval Dopravní podnik hl. m. Prahy autobusy od domácího i zahraničního dodavatele. Tím prvním byla firma Karosa Vysoké Mýto a druhým maďarská firma Ikarus, továrna na karoserie a autobusy Budapešť. Karosa dodávala typovou řadu autobusů Karosa B-731; 732, C-734. Pohonným agregátem byl motor LIAZ, převodovka byla mechanická – pětirychlostní Praga 5P80 a pak také dvou, respektive třírychlostní automatická převodovka Praga 2M70. Jednalo se o kategorii označovanou jako „sólo“. Ikarus dodával typovou řadu autobusů Ikarus 280.08 – velkokapacitní kloubové autobusy známé jako „kloubové“ neboli „čabajky“. Osazené byly pohonnou jednotkou Rába MAN a šestistupňovou mechanickou převodovkou Csepel. Obě kategorie autobusů měly pro nástup pouze dvoje schody, což značně zpomalovalo nástup i výstup cestujících. Přeprava hendikepovaných občanů byla složitá a někdy zcela nemožná. Odbavovací systém byl jednoduchý. Autobusy byly vybaveny mechanickými strojky pro označení jízdenky. Většina z nás pamatuje bílé plastové cedule, na nichž byly modrou barvou označeny linky – velká číslice a text cílové stanice, který byl ovšem hůře viditelný. Sedačky pro pasažéry byly v koženkovém provedení. Co se týče vytápění, byly v Ikarusu vozové radiátory pouze v přední části vozu. Jednalo se o nezávislé naftové topení WEBASTO (předehříváč pro start motoru v zimním období). Ikarus měl navíc v zadní části horkovzdušné nezávislé topení pro vytápění vleku. Brzdový systém byl vzduchový s bubnovými brzdami na nápravách. Kromě provozních brzd měly autobusy zpomalovací

výfukovou brzdu. Elektrická instalace byla v podstatě jednoduchá. Všechny autobusy byly vybaveny radiostanicemi (RDST) TESLA. I poté sloužily jako pohonná jednotka ležaté vznětové šestiválce, nepřepřehované – atmosférické. V pozdějších dodávkách a vlivem vývoje, byly motory přepřehovány turbodmychadlem.

Tuzemský výrobce zahájil v roce 1990 výrobu kloubových autobusů s označením Karosa B-741, které byly Dopravnímu podniku dodány v roce 1991. Pohon obstaraly přepřehované ležaté vznětové motory LIAZ s automatickými převodovkami ZF a VOITH s vestavěným retardérem. Systém tlumení točny řešila firma Technometra, později Vires Elektronics. Tyto typy autobusů postupně začaly nahrazovat vozy Ikarus 280.08. V letech 1991–1996 došlo k celkové obnově kloubových autobusů. V onu dobu byly dodávány modifikace „sólo“ autobusů Karosa a jejich hlavní skupiny a podskupiny. Vybaveny byly motory LIAZ Euro 0, 1, 2 s mechanickou šestistupňovou převodovkou Praga 5P80 a elektrickým retardérem TELMA F170 nebo hydraulickým retardérem VOITH 115 na výstupu.

V roce 1994 byly uvedeny do provozu první tři nízkopodlažní autobusy NEOPLAN N 4014/3. Autobusy byly kompletovány v Dopravně opravárenské základně Hostivař. Motorizace: MAN a DEUTZ s automatickou 4/5rychlostní převodovkou ZF 4 a 5 HP 500 s vestavěným retardérem. Vzduchový brzdový systém: WABCO s bezpečnostním prvkem ABS + ASR. Autobusy byly vybaveny celoplošnými orientačními čísly linky a cílové stanice. V té době byly současně dodávány autobusy Karosa B-731 s motory RENAULT a automatickou převodovkou ZF 4 HP 500 a motory LIAZ a automatickou převodovkou

VOITH DIWA 3, obě s vestavěným retardérem. U motorů je použit tzv. mezichladič – Intercooler. Brzdový systém je vybaven brzdovými pákami HALDEX s automatickým nastavením vymezení vůle brzdového „S“ klíče. I zde je brzdový systém ABS + ASR od firmy BOSCH. Orientace označení linky autobusu zůstávají plastové. Mění se jejich zobrazení a barevné provedení. Vpředu a vzadu bylo umístěno číslo linky, vpředu uprostřed předního okna odspodu bylo doplněno malou dodatkovou tabulkou s cílovou stanicí. Autobusy jsou vybaveny mikrofonom a reproduktory, ale pro účely DP se systém nevyužívá. Nezávislé naftové topení WEBAS-TO 200 a 300 nahrazuje nezávislé topení od firmy Eberspächer D 24W a D 30W (sólo/kloubový).

Významná změna přichází v roce 1996, kdy výrobce Karosa Vysoké Mýto, později RENAULT, zavádí do výroby městský autobus Karosa B-931 „sólo“ a „kloubový“ B-941. Autobus celkově mění vnější vzhled, má tónovaná skla, barevné látkové provedení nových sedáků, odbavovací informační systém (OIS), elektronické oznamovače jízdenek, velkoplošné orientace zobrazující číslo linky a cílovou stanicí, zobrazovač hodin a přepravního pásma a digitální vnější zobrazovač po sobě jdoucích zastávek včetně vyhledávání zastávek, informací pro nevidomé, číslo linky a směr jízdy a v konečné fázi hlášení pro nástup nevidomého od dodavatelů firem JKZ a MYPOL.

Elektrická instalace začíná být vlivem prvků, skupin a podskupin, v závislosti na nárocích vývoje, středně složitá. Přibývá ovládacích a řídicích elektronik, které ve své podstatě nahrazují a zjednodušují činnosti nutné pro uspokojení zvyšujících se nároků na pohodlí cestujících veřejnosti. Z tohoto důvodu jsou autobusy osazovány alternátory BOSCH a LUCAS 24V/140A, aby bylo možné pokrýt všechny proudové odběry při provozu. Občasné se realizuje nákup nízkopodlažních autobusů CITY BUS Agora Euro 2. Provádějí se i generální opravy autobusů, včetně přestavby autobusů pro imobilní občany s rozkládací plošinou u prostředních dveří.

Rozdíl mezi autobusy Karosa a CITY BUS, není jenom v nízkopodlažní koncepci, na modernějším autobusu je použito mnoho nových technologií. Je vyzbrojen hlavní řídicí elektronikou Aladin komunikující prostřednictvím diagnostického přístroje Dialog. Přes dialog se lze napojit na ovládání elektroniky motoru, ovládání dveří, výšky vozu, systému ABS + ASR, automatickou převodovku, ovládání akceleračního, hlavní elektrickou instalaci včetně ovládání, parametrování a vyhledání závad. Snoubí se tu mechanika s elektronikou, takže je při opravách nutné dobře znát vlastní principy funkčnosti systému. Převáděno do češtiny: k odhalení závad je nutná dokonalá znalost systému, jelikož diagnostický přístroj je vždy pouze podpůrným nástrojem, který ne vždy přesně identifikuje závadu.

Následně byly dodávány další typy autobusů Karosa B-931E; B-941E; B-951 a B-961 IRIS BUS, poději IVECO CZECH REPUBLIC. Na autobusech se objevují brzdové systémy WABCO, BOSCH, KNORR – BREMSE. Přední nápravy jsou osazeny kotoučovou brzdou. Automatické převodovky v závislosti na způsobu zastavení aktivují systém ANS – automatické vyřazování neutrálu, který je schopný snížit spotřebu paliva o 5 litrů na hodinu provozu. Navíc automatické převodovky VOITH mají na vstupu namontován tlumič torzních kmitů NTSC, který umožňuje u silného motoru přeřadit na vyšší převodový stupeň při nižších otáčkách než běžné převodovky (asi o 150 otáček za minutu), což má vliv na snížení spotřeby paliva a následné emise.

V letech 2001 až 2004 byly dodávány krátké a kloubové nízkopodlažní autobusy CITY BUS Euro 3. Zde je už elektrická instalace velmi složitá, kde hlavní řídicí jednotkou je elektronika GMU a přidružené jednotky IOU. Vše probíhá po CANu formou multiplexáže. Příkladem vzájemné komunikace řídicích jednotek motoru a automatické převodovky je moment a doba přeřazení rychlostního stupně z nižšího na vyšší. Při zvyšující se rychlosti potřebné pro přeřazení vyhodnotí řídicí jednotka automatické převodovky nárůst otáček motoru a akceleraci řidiče (sešlápnutý pedál plynu) a vyšle signál řídicí jednotce motoru. Ta událost

zaregistruje a předá informaci, že převodovka může přeřadit. V době přeřazení elektronika motoru takzvaně odlehčí motoru snížením výkonu a čeká na signál od řídicí jednotky automatické převodovky o dokončení přeřazení. Po obdržení signálu, že k přeřazení došlo, řídicí jednotka obnoví výkon motoru. Tato vzájemná komunikace jednotek probíhá v řádu mikrosekund, bez vědomí řidiče. I tento prvek má význam pro hospodárnost a ekologičnost provozu, vždyť právě převodovka má významný vliv na spotřebu a jízdní vlastnosti. Autobusy byly vybaveny klimatizačními jednotkami TRAV-I-COOL a EBERCOOL. Samozřejmostí je centrální mazání autobusu. Motorizace pokročila vpřed. V autobusech CITY BUS E3 se objevily motory IVECO CURSOR F2B se systémem vstřikování paliva PD, které je dávkováno elektronicky.

Připomeňme si označování kategorie autobusů: Sd – standardní autobus, SdN – standardní autobus nízkopodlažní, Kb – kloubový autobus, KbN – kloubový autobus nízkopodlažní. Provozují se i zapůjčené autobusy CITELIS 1 x SdN a 1 x KbN a 10 autobusů SOR BN 12. Autobusy SOR mají motory TECTOR se systémem vstřikování Comonrail a automatickou šestistupňovou převodovkou Allison 3000, s vestavěným retardérem. Zajímavostí koncepce jsou pneumatiky o rozměrech 285/70 – R 19,5, čtyři dveře a takzvaný hrb. Do provozu se dostávají i dva autobusy Crossway LE pro imobilní občany. Poslední významnější dodávka autobusů byla v září 2006. Jednalo se o autobusy Karosa B- 951. V onom roce ukončil výrobce produkci autobusů typové řady 900.

V polovině února 2009 byl vyhlášen vítěz výběrového řízení na dodávku nových autobusů. Zvítězila firma SOR Libchavy spol. s r.o. Předpokládá se dodávka 465 městských nízkopodlažních SOR NB 12 a 235 kloubových SOR NB 18 a 20 kloubových autobusů na hybridní pohon SOR NBH 18. Autobusy by měly být Dopravnímu podniku dodávány postupně od roku 2009. Autobusy vybavenými hybridním pohonem se první cestující zřejmě svezou nejpozději v roce 2011. Jako řidičům nám nezbyvá než dodat, že se na nové vozy těšíme.

duben 2009 ■ 12-13

Nové autobusy pro Prahu

Zástupci Dopravního podniku a magistrátu oznámili vítěze soutěže na dodávku nových nízkopodlažních autobusů pro Prahu. Největší zakázka svého druhu ve střední Evropě by kromě omlazení vozového parku – který patří mezi nejstarší v republice – měla napomoci českému hospodářství v době krize.

Ing. Václav Beránek, vedoucí odboru Technika JSVA; Jakub Ryška, oddělení Komunikace Foto: Luboš Wisniewski



Skoro polovina z 1133 pražských autobusů je starší než 10 let. Město spolu s Dopravním podnikem se proto rozhodlo k ráznému řešení a plánuje během následujících let nakoupit 720 nízkopodlažních autobusů v hodnotě přes 4 miliardy korun. Vítězem výběrového řízení se stala společnost SOR Libchavy spol. s r.o. Co všechno můžeme od nových autobusů čekat?

Cestující

Oproti svým předchůdcům mají nové autobusy o jedny dveře navíc – krátká verze čtyři a kloubová pět. Kromě většího pohodlí pro cestující to znamená i kratší časy pro nástup a výstup. Interiér je plně přizpůsobený potřebám cestujících s omezenou pohyblivostí, ale i s jinými hendikepy. Díky nízké podlaze, výklopné plošině ve třetích dveřích a zvlášť určenému místu pro vozík s upínacími pásy se podstatně rozšíří možnosti vozíčkářů používat běžné linky MHD. Konstrukteři mysleli také na místo pro slepeckého psa a na rozšířené sedačky pro tělesně postižené. V kloubových autobusech bude víc prostoru – kloubová verze je o metr delší než její předchůdce. Dalším důležitým aspektem je i bezpečnost. Prostory dveří jsou monitorované kamerami, což ocení cestující i řidiči – zvlášť v případech, kdy je řidič kloubového autobusu nucen zastavit v zatáčce, je jeho výhled na zadní dveře velmi omezený. Kamery budou snímat celý prostor vozidla a případně i pořizovat záznamy. Ty mohou sloužit nejen jako důkazní materiál v případě spáchání trestného činu nebo vandalství, ale i jako pomůcka při řešení sporu mezi cestujícím a řidičem. Novinkou bude i odbavovací a informační systém. Výkonný palubní počítač poskytne nové možnosti pro informování řidiče i cestujících. Diodové displeje v interiéru budou nahrazeny LCD obrazovkami, které se mohou mnohem pružněji přizpůsobovat budoucím požadavkům na informování cestujících. Krátký autobus bude vybaven jednou obrazovkou, kloubový dvěma. Samozřejmě se už stává systém pro aktivní detekci, který umožňuje preferenci autobusů MHD na řízených křižovatkách.

Řidiči

Nové autobusy nabídnou řidičům komfortní, klimatizované, a především větší kabiny. Kamerové systémy pomohou bezpečnosti řidiče i cestujících, „couvací“ kamera usnadní manévrování v omezených prostorech. Výkonný palubní počítač poskytne řadu nových zajímavých možností – v kombinaci s GPS přijímačem by například mohl navigovat po trase linky, kterou řidič dobře nezná, nebo po trase objížďky. Díky nízké hmotnosti a vysokému výkonu motorů by nové autobusy rozhodně neměly být brzdou provozu ve městě.

Provozovatel

Jedním z hlavních parametrů, který zajímá každého provozovatele, je ekonomika provozu. Podle toho byla nastavena kritéria pro výběr dodavatele. Kritériem s nejvyšší vahou byla spotřeba paliva naměřená ve standardizovaném městském cyklu autorizovanou zkušební. Po spotřebě následovala kupní cena a po ní dodavatelem garantované maximální náklady na servis po dobu 8 let provozu. To vše samozřejmě při dodržení dlouhé řady povinných podmínek. Provozovatel tím získává jistotu, že vybrané autobusy jsou skutečně ty nejlepší z hlediska nákladů na ujetý kilometr. Novým významným prvkem je přitom předvídatelnost nákladů na servis (i když garance dodavatele nemůže pokrýt náklady na opravu poškození, které dodavatel nemůže ovlivnit – zejména nehoda a vandalismus).

Příroda

Autobusy od společnosti SOR splňují nejpřísnější emisní normy současnosti, EEV. Tyto limity jsou o dva stupně přísnější, než vyžaduje zákon. Dá se říct, že na velmi zatížené křižovatce bude čistší to, co autobus vypustí, než to, co nasaje. Pro leckoho byla volba naftových autobusů překvapením. „Máme k dispozici výsledky studie provedené na dvou jinak identických autobusech firmy Iveco splňujících limity EEV autorizovanou zkušební. Plynový pohon vychází lépe z hlediska oxidů dusíku. Pokud jde o ostatní škodliviny ve výfukových plynech, diesel s filtrem částic je lepší,“ vysvětlil během tiskové konference technický ředitel Ing. Radek Zamrazil.

Dopravní podnik v minulých letech mohutně investoval do trakce metro i tramvaje, jejichž trasy rozšířil a vozy modernizoval. Autobusy se tolik potřebné investice v řádech miliard dočkaly nyní.

Technické parametry	SOR NB 12	SOR NB 18
délka (mm)	12180	18750
šířka (mm)	2550	2550
výška (mm)	2900	2900
počet dveří	4	5
provozní hmotnost (kg)	9700	14500
max. hmotnost (kg)	16700	25500
míst k sezení	26	44
míst k stání	76	117
míst celkem	102	161



Putování pobřežní tramvají

Jak by se vám líbilo jet tramvají a přitom se kochat pohledem na mořský příboj či písečné duny? Pro jízdu plážovou tramvají se nemusíte vydávat nijak zvlášť daleko. Stačí navštívit zemi vyhlášenou svými pralinkami či čokoládou a využít služeb dopravní společnosti De Lijn.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace
Zdroj: www.panoramio.com;
www.sandergroen.nl;
wikipedia.org



Již téměř 125 let se prohání podél belgických pobřežních pláží tramvajová linka, jejíž název zní v nizozemštině De Kusttram. Belgická plážová tramvaj je veřejná dopravní služba spojující velká i menší města podél celého západoflanderského pobřeží. Hladké písečné pláže se táhnou zhruba 42 mil (67 km) mezi městy De Panne v blízkosti francouzské hranice a Knokke v blízkosti nizozemské hranice, při odlivu dosahují šířky až půl kilometru. Díky své téměř sedmdesátikilometrové délce se De Kusttram pyšní titulem nejdelší tramvajové linky na světě a je to i jediná z několika mála meziměstských tramvají na světě, které zůstávají v provozu. Tramvaje jezdí každých 20 minut mimo sezonu a každých 10 minut v letních měsících, kdy pobřežní tramvajová linka přepraví více než 3 miliony cestujících. Jízdenky můžete zakoupit v jízdenkových pokladnách na všech hlavních zastávkách podél cesty. Jednoduchá jízda stojí v předprodeji € 1,20 pro 1 nebo 2 zóny nebo € 2,00 pro 3 zóny a více. Neomezeně nastupovat a vystupovat můžete s celodenní jízdenkou: € 5 na jeden den, € 10 na tři dny a € 15 na pět dní.

Historie

Belgická tramvaj je dnes v Evropě jedinečným jevem, ale v „belle

époque“ (1890–1914) tomu tak nebylo. V oněch zlatých dobách cestování rašily tramvajové linky jako houby po dešti na nejelegantnějších pobřežích Evropy. Tramvaje pendlovaly podél francouzského Azurového pobřeží a italské Květinové riviéry, i v Nizozemsku jezdily linky z Amsterdamu do Zandvoortu a z Alkmaaru do Bergenu aan Zee. Všechny tyto pobřežní tramvaje však „vyhynuly“, s výjimkou belgické.

Koncepce pobřežní tramvaje De Kusttram se zrodila před mnoha lety. První část mezi Oostende a Nieuwpoortem byla uvedena do provozu v roce 1885. Další část trasy mezi Oostende a Knokke byla otevřena v roce 1890. Roku 1912 byla trať elektrifikována, do té doby se tramvaje spoléhaly na parní pohon. Po svém vybudování byla tato linka spravována společností NMVB – Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen („Státní společnost pro místní železniční dopravu“) nebo ve francouzštině SNCV – Société nationale des chemins de fer



vicinaux. V roce 1991 tato společnost zanikla a odpovědnost za provozování pobřežní tramvaje převzala vlámská nástupnická společnost De Lijn. V letech 1994 až 2002 byly všechny tramvaje modernizovány. Modernizace zahrnovala zejména vybavení souprav nízkopodlažním oddílem v prostřední části vozu a také zavedení několika nových nízkopodlažních tramvají typu HermeLijn. Tato úprava usnadnila přepravu osobám se sníženou pohyblivostí a zvýšila kapacitu vozů.

Nejznámější letoviska

Ster der Zee (Mořská hvězda), Bellevue (Krásná vyhlídka), Pier (Molo), Renbaan (Dostihová dráha), Casino (Kasino), Duin a Zee (Duny a moře), Strandwijk (Pobřežní čtvrť) nebo prostě Aan Zee (U moře). Tak se nazývají některé z celkem sedmdesáti zastávek pobřežní tramvaje, vzdálené od sebe vždy jeden kilometr. Na pokrytí celé trasy z De Panne do Knokke potřebují tramvaje 2 až 2 a půl hodiny. Zajímavým rysem jsou dvě alternativní trasy, které existují po obou stranách zdyždadel Leopoldova kanálu východně od Zeebrugge, a podobná jednokolejná odbočka vedoucí kolem vnitrozemské strany zdyždadla kanálu Boudewijn.

Katalyzátorem belgické pobřežní turistiky byla právě pobřežní tramvaj. →



První železnice Evropy procházela z Bruselu do Mechelen a byla velice rychle protažena do Oostende. Namáhavá cesta poštovním dostavníkem – s průměrnou rychlostí osm kilometrů za hodinu a se zastávkou každou jednu a půl hodinu kvůli zapřažení čerstvých koní – již nebyla nutná, od té doby bylo možno cestovat snadno a rychle parním vlakem do Oostende a odtud dále parní tramvají z jednoho přímořského letoviska do druhého.

V některých letoviscích naleznete nejen široké pláže, ale také masivní písečné duny a přírodní rezervace, zatímco v jiných můžete navštívit kasina, strávit hodiny v módních obchodech, prohlédnout si muzea a akvária, lovit ryby, jezdit na koni, provozovat windsurfing, učit se takovému sportu, jako je „plachtění na písku“, nebo vzít děti do zábavních parků a na jiné rodinné atrakce.

De Panne

De Panne je konečná stanice pobřežní tramvaje, několik kroků od francouzských hranic. To je dobře patrné, jelikož vývěsní štíty a jídelní lístky jsou nejprve ve francouzštině a teprve potom v nizozemštině. De Panne si nárokuje třetinu dun na pobřeží Flander a díky tomu zde léto propuká naplno. Každý vyrazí ven, na bulváru je hlava na hlavě, pobřeží je vesele zalidněné a všechna lehátka na pláži jsou obsazená. Pitoreskní vozíky, které vidíme podél celého belgického pobřeží, jsou v De Panne nejhezčí; pěkně starobylé s velkými koly a natřené veselými barvami. Dříve se v nich převlékali aristokratičtí hosté do svých proužkovaných vlněných plavek a byli pak s vozem a vším dopraveni do moře, aby ostatní ctěné



Oostende

sek písku pro dvě osoby, s nábytkem a vším komfortem.

V oblasti De Panne se nacházejí čtyři přírodní rezervace a také zábavní park Plopsaland (dříve Meli Park). Spatřit zde můžete také sochu prvního belgického krále Leopolda I., která připomíná jeho zastavení v De Panne, když se plavil z Anglie do Calais ve Francii.

U městečka De Panne najdete i jeden z největších hřbitovů československých vojáků. Jsou na něm pomníčky s desítkami českých a slovenských jmen. Každoročně koncem května si místní radnice připomíná, že to byli také oni, kdo umíral při osvobození této části Belgie.

Oostende

Tisíc let staré město s jachetními přístavy, starým rybářským přístavem, kasinem, živým centrem a rychlými trajektovými spoji do Anglie.

Oostende – „Královna letovisek“ – měla stejnou přitažlivost pro aristokraty trávící zde dovolenou jako Monako, Cannes a San Remo. Belgický král Leopold II. byl, stejně jako jeho otec, vášnivým milovníkem Oostende. Trávil zde každé léto a dal za vlastní peníze založit aleje a prostorné městské parky včetně nového bulváru s elegantními vilami, vznešenými palácovými hotely a zastřešenými procházkovými galeriemi.

V královských stopách navštívila

Oostende řada slavných návštěvníků, o čemž se každý týden podávala zpráva v La Saison d'Ostende. Perský šach přijel třikrát a najal pro sebe a svou družinu celé patro v hotelu Royal Palace. Šach si rád zasázel na koňských dostizích, procházel se v parku Maria-Hendrikapark, díval se v kasinu na hvězdu opery Enrica Carusa a flirtoval s oostendskými děvčaty na mořské hrázi. Později srovnali Němci Royal Palace Hotel se zemí, stejně jako většinu krásných památek z „belle époque“.

De Haan

Klenot mezi městy, pocházející z 19. století, lemovaný zalesněnými dunami a vybavený značenými cestami pro chodce, cyklisty a jezdce na koních.

Nikde nezůstala atmosféra minulosti zachována tak dobře jako v letovisku De Haan aan Zee nebo, jak se to zde raději nazývalo, protože to znělo více šik, Le Coq sur Mer. Jméno je zdobným písmem vytesáno do bočních



De Panne

publikum nespatrilo ani kousíček jejich holé kůže. Dnes jsou lidé méně stydliví, ale vozy zůstaly a používají je teď nesčetní pronajímatelé lehátek a slunečníků. Za deset euro můžete mít po celý den pro sebe vlastní kou-



De Haan



průčelí jediné zachovalé tramvajové stanice na lince, půvabného domku ze žlutých pálených cihel s červenou špičatou střechou a černobíle namalovaným obložení peronu. Když vystoupíme z tramvaje, vrátíme se v čase o sto let zpět. De Haan je překrásná vesnice, která za svou existenci vděčí pobřežní tramvaj. V roce 1886 to byla osada tvořená pár chatrčemi v dunách, která se po založení tramvajové linky v bleskovém tempu přeměnila v exkluzivní letovisko.

Blankenberge

Pro Blankenberge je typické jeho molo – pětatřicet metrů dlouhý betonový kolos z roku 1933 a Sea Life Centrum, kde mohou návštěvníci pozorovat z podvodního tunelu více než 70 druhů ryb.

Kdysi zde stálo půvabné molo z litiny v secesním stylu, ale to bylo, jako tolik dalších věcí na belgickém pobřeží, zničeno v první světové válce. Pak se Blankenberge vyvinulo v nejošklivější přímořské letovisko u Severního moře. Mořská hráz je masivní stěna paneláků z betonu a skla z 60. a 70. let. Díky přítomnosti obchodů s rychlým občerstvením, levným hostincům a dusným diskotékám je Blankenberge dosud oblíbeným cílem belgické mládeže. Je tu zábava, ale eleganci hledejte jinde. Kdysi bylo Blankenberge také elegantní a kdo pečlivě pátrá, nalezne tiché svědky. Jako například krásné secesní vily s graciézním kováním a ručně malovanými panely z dlaždic (kupte si za € 1,25 prohlídku po secesních památkách u informační kanceláře VVV) nebo půvabné schodiště, které vede z centra k mořské hrázi. Nejnápadnějším zbytkem z minulých dob je Paravang, elegantní konstrukce na ochranu proti větru z roku 1908 s barevně glazovanou střechou z dlaždic a litinovými věžičkami a ozdůbkami. Tak se mohli aristokratičtí hosté bez ulétajících klobouků a zdvihajících se sukni procházet, aniž byla ohrožena jejich důstojnost.

Zeebrugge

Belgický hlubokovodní přístav se nachází hned kousek vedle Brug



Blankenberge

(Brugge), města často nazývaného „Benátky severu“. Zeebrugge, takřka jediné místo na belgickém pobřeží, které neexistuje díky pobřežní turistice. Zeebrugge je opravdový mořský přístav a to nejlepší místo pro rybu na vašem talíři – je tak čerstvá, že se skoro ještě mrská. Restaurace CH16, pojmenovaná po radiovém kanálu vyhrazeném pro nouzová volání námořních plavidel, sídlí teprve krátce u doku zvaného „tijdok“. Tij je nizozemský výraz pro označení přílivu a odlivu, a tento dok se při přílivu naplní vodou a při odlivu zase vyprázdní – v druhém případě vidíte, že se za mušlemi, srdcovkami a mořskými plži opravdu nemusíte vydávat daleko. Šéfkuchař Wim Vandamme má o kousek dále „pavilon s lahůdkami“ oceněný michelinskou hvězdou, CH16 je snadněji dostupná sesterská restaurace; odvážně moderně řešený podnik s interiérem skýtajícím veškeré pohodlí a vyhlídkou na rybářské čluny a zábavní jachty. A se snad nejchutnějším mořským jazykem na belgickém pobřeží. V Zeebrugge je všechno cítit mořem a připomíná rybářskou minulost. Počínaje námořním zábavním parkem Seafrent v bývalém rybím trhu, přes kostel Sint-Donaaskerk, jeviště každoročního svěcení moře s rybářskou šalupou jako oltářem, a konče půvabnými domky z červených cihel, které byly ve 20. letech postave-

ny speciálně pro rybáře ve čtvrti Zeemanshaard. Zeebrugge nejsou krásné, je tu dokonce trochu nepořádek, ale mají z belgických pobřežních míst největší charakter.

Knokke

Sem bohatí Belgičané přicházejí za sluncem, zábavou a nakupováním. Het Zoute je parádní čtvrtí lokality Knokke, nejelegantnější kousek belgického pobřeží, nazývaná také „Monte Carlo Severu“. Na třídě Kustlaan v Knokke-Heistu se na sebe mačkají Louis Vuitton, Delvaux a Hermès, mají tu prázdninové vily s vyhlídkou na moře všichni boháči z Flander. Je-li léto a svítí slunce, je tu hlava na hlavě. Knokke však může nabídnout atrakci, která láká dokonce i při počasí, kdy by psa ven nevyhnal. Vzhůru do Het Zwinu, nejvýznamnější přírodní rezervace Belgie. Kdysi procházela ze Severního moře vodní cesta do Brugge, svého času významného námořního přístavu, později tento úsek zaneslo bahno a teď se tu rozprostírá oblast plná močálů a bahnitých ostrůvků. Hrabě Leon Lippes, zakladatel Knokke, ji vyhlásil za rezervaci a Het Zwin se stala rájem velkých kolonií dunových králíků a vodních ptáků, jako je tenkozobec opačný a vodouš rudonohý, berneška bělolící a hohol obecný. Člověk však nemusí být ornitolog, aby měl potěšení z klidu a prostoru Het Zwinu.



System řízení kvality (QMS)

Co to je?

2. část

V minulém DP KONTAKTu jsem se zabýval vysvětlením některých pojmů a dnes v objasňování názvosloví budu pokračovat. Mezi další pojmy, u kterých se ve výkladech objevují nepřesnosti, patří pojmy náprava, nápravné opatření a preventivní opatření.

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

Shoda – „splnění požadavku“

Jsem v souladu se zadáním, s očekáváním, zkrátka splnil jsem to, co se ode mne požaduje, co mám předepsáno. Například provádím předepsané činnosti ve stanoveném rozsahu, provádím požadované záznamy, splňuji požadovanou kvalifikaci, dodržuji stejnokrokový předpis, dodržuji předepsanou rychlost. „Shoda“ se nemusí týkat pouze osob, jedná se i o soulad produktu s požadavkem, předpisem (dodržení grafikonu, správné označení jízdenky, vlastnictví požadovaných oprávnění k provozování činnosti) nebo se může jednat i o soulad s požadavky norem na QMS či jiných předpisů.

Neshoda – „nesplnění požadavku“

Jedná se o opak „shody“, o jakoukoli odchylku od požadavku, zadání či předpisu. Vše, co je uvedeno v předcházejícím odstavci a doplníme k tomu „ne...“, je „neshodou“. Pro upřesnění bych doplnil, že do této skupiny patří i nadjetí či zpoždění spojů mimo toleranci, všechny odchylky zjištěné kontrolními nebo inspekčními orgány. Neshoda je i, že záznam neprovedu čitelně a nesmazatelně propiskou, ale jen obyčejnou tužkou, že dodám podklady po termínu nebo v jiném rozsahu či členění, že neplním požadavky BOZP, že nedodržuji skladovací podmínky, že používám suroviny i po době spotřeby, že mám zmačkanou košili či utržený knoflík nebo mám oděvní díl, který není součástí stejnokroje. Zde uvedené příklady nejsou úplným výčtem možných neshod. Na všechny neshody by mělo být reagováno přiměřeným opatřením pro nápravu situace.

Vada – „neshoda, která brání použití produktu“

Jedná se o nesoulad, který má za následek, že nemohu zahájit nebo pokračovat v plánované činnosti, např. píchnuté kolo, prasklá žárovka, chybí elektrický přívod, chybí návody či atesty.

Náprava – „odstranění zjištěné neshody“

Např. píchnu kolo – vyměním ho, zůstane mi klika v ruce – zajistím opravu, upadne mi noha od regálu – přivařím ji, nebo vyměním regál.

Nápravné opatření – „opatření k odstranění příčiny vzniklé neshody“

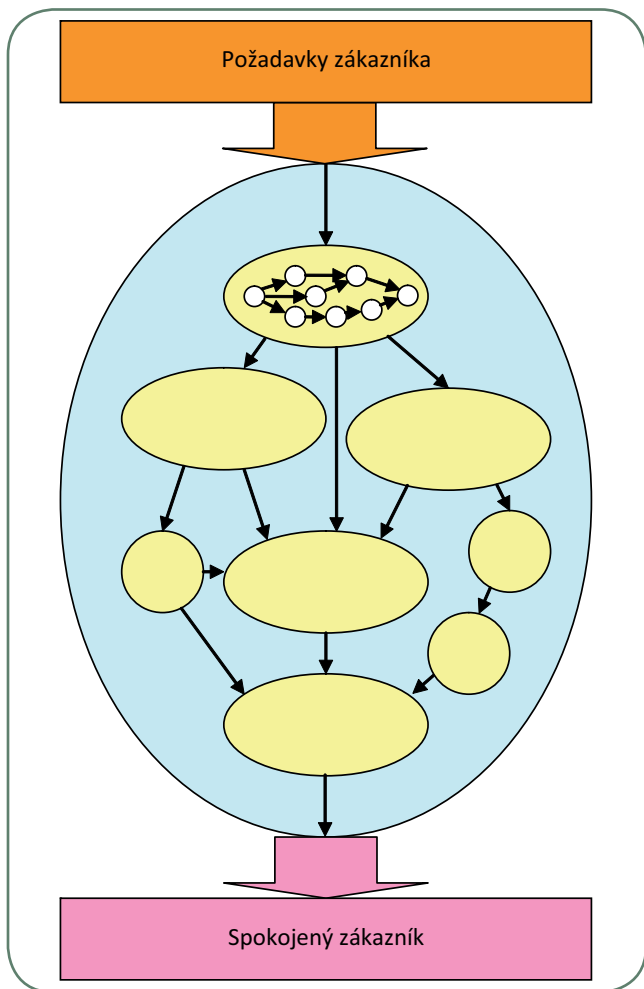
Zjistím příčinu nedostatku a na tuto příčinu přijmu opatření, aby se neopakovala. Příklad: Proč mi upadla noha u regálu? Příčina: někdo ji urazil (a proč?), stála ve vodě, byla chybně namontovaná... A na tyto příčiny pak teprve přijímám opatření.

Preventivní opatření – „opatření k odstranění příčiny potenciální neshody“

Postup je shodný s nápravným opatřením. Nejdříve však bylo zváženo, co by se mohlo stát a na tyto předpokládané nedostatky jsou přijímána opatření.

Velmi často používaný a módní pojem je „procesní řízení“ nebo také „procesně orientovaný systém řízení“. Zní to tajemně a pro většinu posluchačů či čtenářů tento pojem nemusí být srozumitelný. Nejedná se však o nic složitého. Jedná se o ucelené řízení všech činností organizace. Zjednodušeně: vše, co musím udělat pro naplnění požadavků zákazníka a jeho uspokojení, si uspořádám do logických celků – procesů, které následně mohu jednoznačněji definovat a řídit. V absolutní většině organizací se tak, alespoň v základním členění, děje, i když nemají zaveden žádný oficiální systém řízení. Vždyť již naše rozdělení na úseky je obecným řešením této otázky. Úsek dopravní řeší především proces přepravy cestujících, personální úsek řeší proces výcviku a vzdělávání zaměstnanců, úsek bezpečnostní pak řeší procesy BOZP, PO či bezpečnosti informací. V úseku technickém je však řešeno více základních procesů, které je nutné realizovat k zajištění požadavků zákazníků – např. servis a údržba vozidel, technologických zařízení, zastávek, kolejových svršků... Všechny tyto i další procesy jsou v systému „procesního řízení“ vzájemně propojeny a jsou stanoveny jejich vazby. Nezůstává se však u tohoto základního členění, ale základní procesy se upřesňují dalším členěním (proces přepravy cestujících je dále členěn na proces přepravy cestujících metrem, proces přepravy cestujících tramvajemi a proces přepravy cestujících autobusy). Procesní strukturu organizace znázorňuje následující obrázek .

Pokusím se vysvětlit daný pojem na naší oblíbené „kávičce“ (viz minulý díl), kterou hodlám popíjet v příjemné kavárně. Jak jsme si již minule řekli, vaření kávy je proces, jeden z „x“ procesů, které kavárník musí zajistit. Další předcházející, navazující popř. související procesy,



Obr. 1 – Zjednodušené schéma procesní struktury

kteří se v provozovně musí zajistit, jsou např. pražení kávy, umletí kávy, příprava stolků a židlí, včetně udržování jejich čistoty, kvalifikace personálu – znalost nabídky, vstřícnost, vystupování – jednotná ústroj, technické vybavení... Nemůžeme však zapomenout na procesy, které řeší zázemí, a to jak sociální, tak technické, včetně jejich obnovy a údržby. Souběžnými procesy mohou být v kavárně např. výroba zákusků, chlebičků, popřípadě poskytování likérů a jiných alkoholických nápojů. Mohli bychom takto pokračovat dál, ale pro přiblížení pojmu tento výčet postačí. Stanovení struktury procesů nekopíruje strukturu organizační. Na realizaci jednotlivých procesů se podílejí pracovníci různých útvarů napříč organizací, napříč Dopravním podnikem. Procesní struktura navíc názorně ukazuje, že „vše souvisí se vším“ a jakýkoli proces může ovlivnit konečný výsledek. Graficky je procesně orientovaný systém řízení zobrazen na obr. 2. A jak je vidět, model odpovídá struktuře normy ČSN EN ISO 9001.

Na dnešní závěr ještě něco o značení norem používaných v QMS. Už jsme si řekli, že základními – kritériálními normami jsou ČSN EN ISO 9001 a ČSN EN 13816.

Nic jsme si však neřekli k tomu, co znamenají písmenka **ČSN, EN, ISO**. Zkratky proberu od konce.

ISO – znamená, že se jedná o mezinárodní normu zpracovanou technickou komisí Mezinárodní organizace pro normalizaci a jsou schváleny min. 75 % hlasujících členů této organizace.

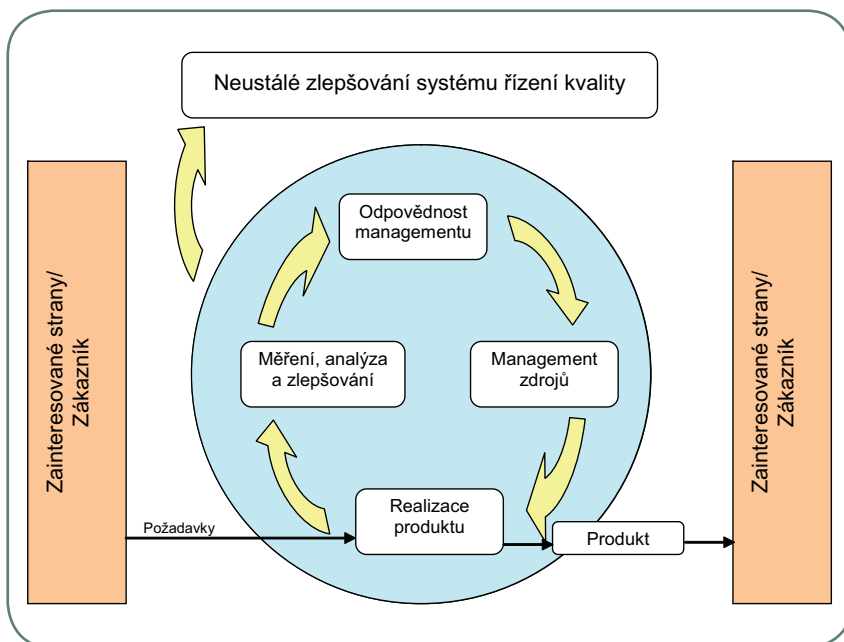
EN – evropská norma. Normu schválili členové Evropského výboru pro normalizaci a tato norma je závazná pro všechny členy.

ČSN znamená, že se jedná o český překlad uvedené technické normy.

Správné označení norem může být: ISO xxxx (příslušné číslo normy), EN xxxx, EN ISO xxxx, ČSN EN ISO xxxx (pokud se jedná o český překlad evropské a zároveň mezinárodní normy) nebo ČSN EN xxxx či ČSN ISO xxxx. Pro lepší pochopení správného označení základní normy řešící QMS – norma může být uvedena jako ISO 9001, EN ISO 9001 nebo ČSN EN ISO 9001. Nesprávně je uváděna jako ČSN 9001 (taková norma neexistuje). Není správné ani uvádění normy jako ČSN EN 9001. Další občas vyskytující se nepřesnost se stává při zveřejnění normy s rokem vydání. Poslední mezinárodní verze (EN ISO 9001) byla vydána v roce 2008, ale ČSN EN ISO 9001 bude vydáno až v letošním roce 2009. To znamená, že správné označení s uvedeným datem vydání bude: EN ISO 9001:2008 nebo ČSN EN ISO 9001:2009. Na přechodné období je dočasně platná i norma EN ISO 9001:2000, resp. ČSN EN ISO 9001:2001.

Tolik k základním pojmům, se kterými se v následujících dílech budeme potýkat.

Byl bych rád, kdybyste i vy byli spolutvůrci těchto článků o kvalitě. Prosím, zasílejte mi dotazy (januk@dp.cz) týkající se QMS. V následujícím článku bych se na ně pokusil odpovědět.



Obr. 2 – Model procesně orientovaného systému řízení kvality

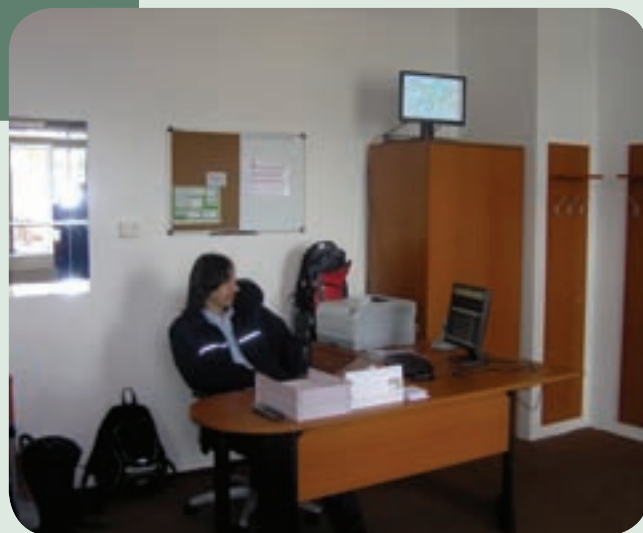


Střídací bod vozovna Střešovice



V minulém čísle DP KONT@KTu jste se mohli dočíst o přeměně střídacího bodu Na Knížecí. V článku jsme se též zmínili, že v nejbližší době bude zřízena dočasná střídací místnost ve vozovně Střešovice.

Pavel Čeněk, vedoucí odboru Jízdní služba;
Robert Domašínský, vedoucí oddělení Řidiči



Místnost byla již 9. února 2009 zprovozněna a nachází se přímo ve vozovně Střešovice. Nalézt ji můžete v administrativní budově v pravé části areálu v zasedací místnosti, která nám byla k tomuto účelu zapůjčena. Bývalá zasedací místnost poskytuje opravdu veliký prostor pro odpočinek. Celou místnost jsme vybavili stejným zařízením, jaké bylo použito pro vybavení ve střídací místnosti Na Knížecí. Nechybí zde ani přiměřeně prostorná kuchyňka s potřebným vybavením, stejně jako sedací soupravy, židle, stoly a televize. Všechno vybavení je nové a zvolené tak, aby řidičům tramvají poskytlo co nejlepší pohodlí pro jejich relaxaci. V současné době se řeší občerstvení pomocí dalších nápojových či stravovacích automatů, což by mělo vést k ještě většímu komfortu. Zde jsme v rámci řádného čerpání bezpečnostních přestávek řidičů tramvají zavedli střídání na linkách

číslo 1, 18 a 36. A to jak formou oddělení řidiče od vozu (řidič se po vyčerpání bezpečnostní přestávky vrací na svou linku, ale jiné pořadí), tak systémem střídacích čet (řidič je na čerpání bezpečnostní přestávky vystřídán tzv. přestávkovým řidičem a pak se vrací zpět na svou linku i pořadí).

Věříme, že řidiči tramvají budou se svým novým záze-
mím spokojeni a budou tuto místnost hojně využívat. Po dokončení stavby tunelového komplexu Blanka bude zřízena místnost pro řidiče tramvají v zázemí stanice metra Hradčanská, která nahradí tuto dočasnou. Touto cestou děkujeme všem, kteří se na realizaci a zřízení střídacího bodu Vozovna Střešovice podíleli, především však jednotce Správa nemovitého majetku. S případným zprovozněním dalšího střídacího bodu pro řidiče tramvají vám přineseme informace v článku na stránkách DP KONT@KTu.

Drogová problematika

Drogy se dají definovat jako omamné látky, které mění stav člověka různými způsoby. Získávají se z rostlin nebo chemickou syntézou. Člověk si může vypěstovat návyk buď psychický, nebo fyzický a stává se z něho toxikoman. Světová zdravotní organizace (WHO) definuje pojem toxikoman jako každou oběť fyzické či psychické závislosti (nebo obou těchto závislostí zároveň).

Jitka Činátlová, oddělení Vnitřní kontrola

Na rozdíl od pravidelných, četných kontrol na požití alkoholu prováděných u zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy je řešení problematiky spojené s výkonem povolání pod vlivem omamných a psychotropních látek z pohledu zaměstnavatele relativně nová zkušenost. Problematika kontroly zaměstnanců na požívání omamných a psychotropních látek v souvislosti s výkonem povolání nemusí končit u pozitivně testovaného zaměstnance pouze v rovině pracovně-

právní, ale může přerůst i v přestupek, případně naplnění skutkové podstaty trestného činu.

Nebezpečí spojená s užíváním drog v souvislosti s výkonem povolání spočívají mimo jiné i ve výrazně snížené produktivitě práce, vyšší pravděpodobnosti rizika pracovních úrazů, zvýšeném riziku interpersonálních konfliktů na pracovišti a vyšší chybovosti zaměstnanců, často i ohrožujících život jiných osob. Tento faktor je v naší společnosti nejvýznamnější, neboť výkonem povolání pod vlivem drog dochází k přímému ohrožení života nebo zdraví osob. Z těchto důvodů je v Dopravním podniku hl. m. Prahy prováděna preventivní kontrola zaměstnanců plně v souladu s politikou nulové tolerance k požívání drog v souvislosti s výkonem povolání.

Testy na přítomnost omamných a psychotropních látek u zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy jsou prováděny oprávněnými osobami pomocí testovacích souprav ORA D-TEST (testováno ze slin) nebo aerosolové sady Mistral G-2 mini (využívající reakčního činidla ve formě spreje), která je schopna odhalit přítomnost omamných a psychotropních látek v množství menším než 1 mikrogram. Případný pozitivní výsledek je vždy potvrzován vyšetřením krve/sera v odborné zdravotnické laboratoři. Při odmítnutí testu na přítomnost



omamných a psychotropních látek se zaměstnanec vystavuje stejnému riziku jako při odmítnutí zkoušky na alkohol. Drogová prevence v Dopravním podniku hl. m. Prahy je řešena v úzké spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy, krajským oddělením protidrogové prevence. Problematice kontroly zaměstnanců na požívání psychotropních a omamných látek bude v naší společnosti věnována v příštím období zvyšující se pozornost. ☹



Došlo do redakce

Vážený pane řediteli, dovoluji, abych Vaším prostřednictvím poděkovala za výbornou spolupráci pracovníků Oddělení řízení provozu Dopravního podniku hl. m. Prahy při zajišťování průjezdnosti tramvají v rámci akce Žižkovský Masopust 2009 – Masopustní průvod masek, který se konal dne 24. 2. 2009.

S pozdravem

Milena Kozumplíková
Městská část Praha 3
Starosta městské části



Dobrý večer, chtěla bych poděkovat Vašemu zaměstnanci panu Václavu Přeučilovi, řidiči autobusu 215, který mi dnes 12. 3. 2009 vrátil kabelku, kterou jsem ráno zapoměla v autobuse na trase Kačerov – nemocnice Krč. Byl tak laskav, že mě zkontaktoval mobilem a kabelku se všemi penězi a doklady jsem mohla převzít ještě téhož dne. Ušetřil mi tak mnoho peněz, času a starostí se sháněním nových dokladů. Jeho chování mile překvapilo nejen mě, ale i mou rodinu a kolegyně v práci. Byla bych ráda, kdybyste jako zaměstnavatel mohli ocenit jeho dnes tak vzácné slušné a lidské jednání.

Marcela Tesařová

Pozn. redakce: Pochvalu s panem Přeučilem – řidičem provozovny Kačerov – projednal vedoucí provozovny, poděkoval mu a navýšil výkonostní odměnu za měsíc březen.





35 let metra

Den D se blíží. Je metro připraveno na zahájení provozu?

V prvním čtvrtletí roku 1974 v přípravě na zahájení provozu metra se stala významná změna. Stavbaři se rozhodli přijmout dle tehdejšího zvyku tzv. sdružený socialistický závazek, podle kterého měl být provoz metra zahájen už 9. května 1974, který byl státním svátkem, kdy se oficiálně připomínalo osvobození Prahy Sovětskou armádou. Není se co divit, protože stavba pražského metra byla označována jako „Stavba československo-sovětské spolupráce“. To ale znamenalo všechny přípravy zkrátit o více než jeden a půl měsíce! Bylo reálné tento termín stihnout? Co všechno se v dubnu muselo odehrát? Z potřebných měsíců se vlastně staly jen dny.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

Dynamická zkouška Nuselského mostu

Nuselský most, bez kterého by metro nemělo v tomto směru smysl a s nímž počítaly i některé starší projekty pražské podzemní dráhy, byl už více než rok v provozu. Přesto bylo nutné, aby před zahájením provozu metra prošel důležitou dynamickou zatěžovací zkouškou. Uskutečnila se ve dnech 1.-7. dubna a skládala se ze tří částí. Zřejmě navenek nejatraktivnější bylo zatížení impulzními raketovými motory, které po zažehnutí krátce most rozkmitaly. Ve druhé části zkoušky byly využity mechanické budiče, které most zatížily na principu rotující nevyvážené



V pražských tramvajích se objevila řada letáků, které upozorňovaly na zahájení provozu metra, na změny linkového vedení i na připravované mechanické odbavování cestujících v povrchové dopravě. V tramvajích a autobusech se začaly instalovat nové označovací strojky.



V knize Jana a Ondřeje Fischerových *Pražské mosty*, vydané v roce 1985, je i tento snímek L. Durase, který zachytil odpalování raket při dynamické zatěžovací zkoušce Nuselského mostu v dubnu 1974.

hmoty. Při třetí zkoušce vedle sebe pojížděly rychlostí 10–80 km/h jeden až čtyři zatížené nákladní automobily Tatra T 148. Ke zkoušce se využily také dvě dvouvozové soupravy metra, které v tubusu mostu uskutečnily 92 jízd. Zkoušky dopadly ke spokojenosti všech odborníků.

Kolaudace probíhá naplno

Už od října 1973 probíhaly v pražském metru kolaudace, ačkoliv zdaleka nebyly

hotovy všechny objekty. Kdyby se tehdy striktně dodržely všechny předpisy, termín zahájení provozu metra (tehdy ještě stanovený usnesením české vlády č. 22/1970 na 1. července 1974) by nebylo možné dodržet. V dohodě s nadřízenými orgány zahájil odbor výstavby NVP kolaudační řízení a podle odborných kolaudačních komisí začal s postupným prověřováním provozuschopnosti těch částí metra, které byly generálními dodavateli postupně odevzdány a inves-





Poslední dubnový den se v pražském metru sešlo kolegium generálního ředitele, které si projelo celou trať a prohlédlo jednotlivé stanice. Na snímku v popředí jde generální ředitel Ing. Mikuláš Lacek.

torem převzaty. Celkem pracovalo devět odborných kolaudačních komisí – zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, energetická, strojní, zdravotní a jiné techniky, uliční úrovně, geodetická pro průjezdnost tratě, traťového hospodářství, stavební a dopravní. Aby bylo možné skutečně dodržet zkrácený termín na zahájení provozu podle sdruženého socialistického závazku, bylo zapotřebí dokončit kolaudace první části stavby do 12. dubna 1974. Ten den bylo nutné začít pravidelný provoz bez cestujících podle grafikonu vlakové dopravy, tedy plný zkušební provoz. Do první části stavby nepatřily podchody, povrchové úpravy (včetně komunikací), povrchové úpravy v okolí výdechů vzduchotechnických zařízení a problematika návazné povrchové dopravy. Hlavní kolaudační komise s tímto závěrem souhlasila. Tím ale práce kolaudačních komisí neskončila. Už 18. dubna zahájily kolaudace druhé části stavby, tj. povrchů a okolí stanic.

Technicko-bezpečnostní zkouška

Stejný den, kdy se sešla hlavní kolaudační komise, se na prvním, provozním úseku uskutečnila technicko-bezpečnostní zkouška. Komise projela oběma směry celou trať jednou třívozovou soupravou (1012 + 1007 + 1022) a konstatovala, že první část stavby je připravena k bezpečnému a plynulému provozu bez cestujících. Jen pro zajímavost – jízda po první traťové koleji trvala 7 minut a 56 vteřin, po druhé traťové koleji 7 minut a 24 vteřin. Důležitý dílčí termín se tak podařilo splnit. Dne 12. dubna 1974 tak mohl odbor výstavby NVP jako drážní správní orgán na návrh hlavní kolaudační komise vydat povolení k zahájení provozu bez cestujících na první části stavby.

Přípravy na zahájení provozu s cestujícími tak mohly vstoupit do další fáze.

Provoz bez cestujících

Hlavní kolaudační komise požadovala, aby v rámci provozu bez cestujících byla provedena celá řada zkoušek. Kromě běžných jízd šlo především o prověření funkčnosti a výkonnosti zabezpečovacích a ostatních zařízení v intervalu 75 vteřin pro výjezd a nájezd nejméně 6 souprav na trať, což představovalo plnou jízdu z Kačerova do stanice I. P. Pavlova (a návazně volný dojezd na Sokolovskou) a obdobně jízdu zpět z I. P. Pavlova do depa Kačerov. Bylo pochopitelně nezbytné vyzkoušet také provoz na celé trati v intervalu 90 vteřin, a to nejméně po dobu dvou hodin.

Depo se připravuje

Od 7. dubna 1974 bylo zapnuto staniční a zabezpečovací reléové zařízení na zhlaví depa do ověřovacího provozu, čímž byl v zásadě umožněn samostatný

pohyb vlaků či vozů metra, které byly dosud odkázány jen na pomoc lokomotiv. K tomuto datu ale ještě nebyly hotovy některé koleje – č. 5–15, č. 4a, 42b a kolejový trojúhelník pro manipulační otáčení vozů. Právě v depu byly zřejmě největší kolaudační problémy. Odborné kolaudační komise 8. dubna 1974 konstatovaly, že depo Kačerov nemůže být ve stanoveném „minimálním komplexu“ doporučeno k uvedení do provozu, protože některé objekty dosud nebyly převzaty, k některým nebyly k dispozici potřebné doklady, a především tu byla celá řada závad a nedodělků. Proto komise doporučily, aby bylo uvedeno oficiálně do plného provozu jen kolejiště depa (přesněji jeho hotové části), včetně zabezpečovacího a energetického zařízení. Většina dalších objektů mohla být užívána i nadále jen v rámci tzv. pomocného provozu na nezkolaudované části.

A co na povrchu?

Ironií osudu bylo, že stanice Hlavní nádraží, která se v síti pražského metra začala budovat jako první už v březnu 1967 (tehdy ještě jako stanice podpovrchové tramvaje), byla sice hotova v podzemí, ale její povrch měl provizorní charakter. Výstupy z nástupiště ústily do teprve rozestavěné nové odbavovací haly a nebylo možné uvést do provozu všechny. Pro provoz s cestujícími byla připravena jen polovina schodišť v severní části stanice. Cestující měli tedy i po otevření metra chodit mezi ohradami. Zřejmě proto nám zatím není známa žádná celková fotografie povrchu této stanice. Nebylo čím se chlubit. Protože nebyla hotova odbavovací hala, byly turnikety umístěny provizorně →

Členové kolegia generálního ředitele na budoucím novém autobusovém terminálu na Kačerově 30. dubna 1974. Tady někde bude za deset dní stát slavnostní tribuna. Práce je tu ještě dost.





pod schody u vchodu na nástupiště. Harmonogram kolaudací uliční úrovně všech stanic stanovený na dobu od 7. do 14. března se nepodařilo dodržet, protože v těchto termínech ještě nebyly dokončeny všechny stavební práce. Proto byly stanoveny dodatečné termíny přebírání jednotlivých staveb na konec dubna a začátek května. Termín tedy byl doslova napnutý. Probíhaly také úpravy zdánlivě daleko od stanic metra, ale související bezprostředně s novým linkovým vedením tramvají. Například v ulici Na Zámecké byla ve dnech 5.–10. dubna při tamní manipulační smyčce vybudována předjízdňá kolej.

Eskalátory zlobí

O celé řadě problémů, které se skrývaly pod zemí, se veřejnost vlastně nikdy nedověděla. Upřímně řečeno, nebyl k tomu ani důvod. Velmi nepříjemné byly například stále trávající poruchy pohyblivých schodů.

Nečekané problémy nastaly v nehlubší stanici prvního provozního úseku, I. P. Pavlova. Zde došlo 18. dubna 1974 k havárii eskalátoru č. 027 (pravý ve směru na nástupiště), kdy také došlo k přetržení řetězu pohonu madel. Bylo zničeno 12 schodiškových stupňů, zdeformována pojezdová dráha i nosná konstrukce. Oprava trvala až do 29. dubna. Přesto o den později, 30. dubna, dočasná vládní komise odstavila všechny eskalátory s přepravní výškou nad 7 m zatím z provozu a nařídila přijmout opatření, která by podobným haváriím zabránila. Stanice I. P. Pavlova

Konec dubna 1974. V liduprázdné stanici Hlavní nádraží se blíží do finále dokončovací práce i úklid. Do stanice právě přijíždí vlak v rámci zkušebního provozu bez cestujících.



Povrch stanice Hlavní nádraží. Asi toho moc nenasvědčuje, že za několik dní tu bude významný přestupní uzel mezi železnicí a metrem.

patřila mezi ty, které byly na pohyblivé schody zcela odkázány. Zahájit provoz metra bez ní by pochopitelně nepřipadalo v úvahu.

Metro vyjede

Přes všechny problémy vydal ředitel DP-Metro příkaz č. 33/74, kterým nařídil zahájit 9. května 1974 slavnostně provoz pražského metra s cestujícími. Uvedený den bylo metrem možné jezdit jen na pozvánky a průkazy zaměstnanců metra a teprve od 10. května se metro mělo otevřít pro všechny cestující. Protože v té době došlo podle

tehdejšího zvyku k přesunu pracovní doby, měl plný provoz metra podle grafikonu platného pro pracovní dny začít až 12. května.

V dubnu už naplno běžela velká reklamní kampaň. Cestování metrem totiž přinášelo pro Pražany mnoho novinek. Nebyla to jen samotná cesta metrem. Veřejnosti se musely přiblížit zásady jízdy po eskalátorech, především s dětskými kočárky, novinkou byly průchody turnikety či měniče mincí, ale také orientační systém. Kromě novinek přímo spojených s metrem bylo nutné veřejnost připravit i na zcela nový odbavovací systém spojený se zrušením profese průvodčích a kupováním jízdenek v předprodejích. Změny se připravovaly i v tarifní oblasti. Do jisté míry pouhým detailem bylo ukončení provozu starých dvounápravových tramvají. Uvedení první linky metra do provozu s sebou přinášelo i poměrně velké změny v povrchové dopravě, mezi které patřilo i trvalé zrušení tramvajové dopravy v úseku Na Veselí – Budějovické náměstí. V oblíbeném deníku Večerní Praha vyšla rozsáhlá příloha, která o všech změnách podrobně informovala. Také Československá televize nezhálela a připravila v cyklu Aktuální kamera pořad Pražská premiéra, který o všech novinkách informoval celostátně.

Den D – 9. květen 1974 se blížil. Bylo to něco, jako když se o 99 let dříve blížilo zahájení provozu na první lince pražské kočky.





Z Nigérie za volant autobusu

Dopravní podnik má prvního řidiče z Afriky

Abuja, Manchester a nakonec Praha. Přinášíme vám příběh prvního řidiče MHD tmavé pleti v Česku. Bývalý pracovník ochranky, model a řidič kamionu si práci u pražského Dopravního podniku nemůže vynachválit.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski



Sam Gabriel se narodil v Nigérii. Nejlidnatější stát Afriky a jeden z největších vývozců ropy na světě však jeho rodině nenabízel valné vyhlídky. „Neustále byly nějaké problémy mezi křesťany a muslimy, věčné vraždění kvůli územím s ropou, a proto se moji rodiče rozhodli odejít,“ říká Gabriel. Rodnou hroudu opustil v sedmi letech a dalších sedmáct let žil a studoval v anglickém Manchesteru. Tam potkal i svou budoucí ženu – Češku, kvůli níž se před pěti lety přestěhoval do Prahy.

Nižší platy, vyšší ceny a divoký trh práce. To byly první dojmy přistěhovalce ze Západu. Gabriel zprvu řídil kamion u holandské společnosti, s níž projel celou Evropu. Dlouhé štace se však příliš neslučují s rodinným životem a tak Gabriel přešel k vnitrostátní dopravě, kde měl možnost plně ochutnat praktiky českých „zlatokopů“. Pozdní výplaty, neplacení pojištění zaměstnavatelem a nakonec havárie nákladáku v dezolátním stavu, kvůli níž proležel Gabriel osm měsíců v nemocnici. Tak by se dala shrnout jeho zkušenost se třemi českými dopravními firmami.

Kromě řízení kamionu se Gabriel živil i jako ochranka pražských klubů a model v reklamách. Jeho fotky se objevily v časopisech jako Elle nebo Maxim. Ovšem nebezpečí a nepohoda prvního zaměstnání a nestálost druhého rozhodly, že Gabriel dál hledal práci a s ní solidnost a stabilitu. „Jsem opravdu vděčný za podmínky, které teď v Dopravním podniku mám,“ říká Gabriel, který si nejvíce cení kultury a spolehlivosti firmy. Výběr trakce, vzhledem k předchozím pracovním zkušenostem, byl jasný. Gabriel už deset měsíců řídí autobus – v současnosti na lince 177.

Rozespálí cestující, kteří míří na ranní směnu překvapeně zvedají zraky a studují, kdože to sedí v kabině řidiče. „Ze začátku se mi několikrát stalo, že někdo třeba ani nechtl nastoupit,“ směje se Gabriel a dodává: „Jenomže člověk nemůže přijít pozdě do práce a tak jim nic jiného nezbylo. Po jedné nebo dvou zastávkách za sebou slyším: Ten černoch umí řídit.“ Nejedem cestující prý po výstupu ještě mává a zdviženým palcem vzkazuje, co si o kvalitách našeho řidiče myslí. S rasizmem Gabriel nemá problém, reakce cestujících považuje spíše za roztomilé. „Častokrát nějaké dítě šťouchá do mámy a opakuje: Mami, mami, podívej, to je černoch!“ Nicméně popularita prvního Afričana ve stejnojmenném Dopravním podniku mu řidičský chléb nedělá o nic měkčí. Stejně

jako jeho kolegové musí vyprovázet opilce na konečných zastávkách a řešit krizové momenty mezi cestujícími. Jako bývalému členu ochranky se mu to zatím vždy dařilo s úsměvem a klidem. Nabízí se otázka, zda svou zručnost v jednání s lidmi nechce uplatnit jako revizor. Gabriel říká: „Kolega mě nejčastěji stírá na Skalce, odkud jedu metrem domů. Stojím na nástupišti ve firemní blůze a vidím, jak se někteří cestující rychle otáčejí a vracejí se k automatům na jízdenky. Asi si říkají: Když už jsme viděli černého řidiče, proč by nemohl být i černý revizor?“ Zatím ale neuvažuje o tom, že by volant vyměnil za pokutový bloček.

Dělat řidiče v Česku, být u tak silné společnosti, jako je pražský Dopravní podnik, má své nevýhody. Podle Gabriela je v každodenním provozu stále vidět zaostalost mnoha českých řidičů: bezohledná jízda, vysoké rychlosti a jízda na červenou, které mnohdy končí kolizí s vozem MHD. I samotný fakt, že je tu Gabriel „atrakcí“, svědčí o situaci v Česku. „Pro Angličana je naprosto běžné, když přijede černý řidič, policajti, hasiči nebo záchranaři,“ vysvětluje. Jako rodilý anglický mluvčí si také Gabriel všímá nedostatečné jazykové vybavenosti našich vlastních řidičů. „Myslím si, že člověk, který například vozí turisty z letiště na Dejvickou, by jim měl umět cokoli vysvětlit nebo poradit v angličtině. Lidé by pak více využívali městskou dopravu a méně taxíky,“ říká Gabriel.

Většina pražských Afričanů pochází právě z Nigérie. Ne každý z nich se žije poctivě. I Gabriel dostal v minulosti všelijaké nabídky k výdělku. Jeho postoj je ale jasný. „Mám rád lidi, kteří si vydělávají práci, a ne ty, kteří dělají bordel,“ vyjadřuje bez obalu postoj svůj i všech kolegů bez rozdílu pleti. Coby první černošský řidič je Gabriel „lahůdkou“ pro jakékoli médium a skutečně byl již několikrát osloven celostátními televizemi s nabídkou reportáže. Svůj příběh ovšem svezl až nám – firemnímu deníku. Říká totiž: „Nechci, aby na mě někdo jenom vydělával, ale rád bych byl příkladem pro všechny cizince, kteří se bojí nebo vymlouvají na to, že by se nikdy neuplatnili v podniku, jako je ten náš.“





Dopravní podnik města Jihlavy

Jízda mezi čísly a písmeny

Neobyčejně klidným dojmem působí padesátitisícové město na pomezí Čech a Moravy. Auty se to tu nehemží ani na největších křižovatkách. O to větší nápor musí ulice Jihlavy snášet pokaždé, když dojde k zablokování dálnice D1.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace
Foto: DPMJ

Historie

Ačkoli již šedesát let zajišťují dopravu ve městě výhradně autobusy a trolejbusy (jejichž linky jsou označeny čísly v prvním a písmeny ve druhém případě), byla vůbec prvním hromadným dopravním prostředkem v Jihlavě tramvaj. Na začátku dvacátého století zajišťovaly dopravu ve městě pouze fiakry patřící místním hoteliérům a sloužící jen jejich zákazníkům.

Plány na komplexnější dopravní řešení vznikly v roce 1904. O dva roky později bylo rozhodnuto o stavbě tramvajové tratě mezi centrem a vlakovým nádražím. Kromě této 2,7 kilometru dlouhé linky (která byla ve své době třetí nejkratší v republice – po Českém Těšíně a Mariánských Lázních) musela vzniknout i elektrárna.

Trať fungovala v letech 1909 až 1948, kdy byla nahrazena trolejbusovou dopravou. Zajímavostí je, že trolejbusy byly ze začátku provozovány nikoli městem, ale podnikem Západomoravské elektrárny. Ještě dříve než trolejbusy se v ulicích Jihlavy objevily autobusy – první z nich, Škoda 706, vyjel už za války v roce 1942. Dnes je Dopravní podnik města Jihlavy standardní společností, která kromě vozového parku disponuje i mycí linkou, stanicí měření emisí, stanicí technické kontroly apod. Disponuje také vlastní zájezdovou dopravou, kterou však v posledních letech zredukovala ze čtyř autobusů na dva.

Úděl Vysočiny

Již zmiňovaného klidného dojmu, jímž město působí, bylo zčásti dosaženo zprovozněním obchvatu na Bedřichov, který oddělil dopravu v průmyslových

zónách od zbytku města. Práce řidičů autobusů a trolejbusů, jejichž všechny linky protínají centrum Jihlavy – Masarykovo náměstí – je znatelně klidnější, než jakou mají kolegové v Praze. Úplně jiná situace nastane, když dojde k zablokování nedaleké dálnice D1. Jihlava si tento problém „vyžere“ nejčastěji, jelikož právě na Vysočině dochází k největšímu počtu nehod. Uvážíme-li velikost zdejšího Dopravního podniku, nadmíru se mu daří využívat dotací z Evropské unie. „Z evropských fondů jsme v minulosti nakoupili 12 autobusů a tři trolejbusy,“ vypočítává technický náměstek DPMJ Ing. Jaroslav Šetek. Ještě ambicióznější projekt se chystá na příští tři roky, během nichž by mělo dojít k omlazení drtivě většiny vozového parku. Dopravní podnik nakoupí 23 nových trolejbusů, přičemž 92 procent nákladů bude financovat EU. „Letos se jedná o osm vozů, příští rok pět a v roce 2011 dalších deset,“ líčí náměstek. Podle něj se díky nim dostane Jihlava vysoko nad český standard. „Chystáme i nákup ekologických autobusů, ještě však není dořešené, zda budou naftové, nebo plynové,“ říká Šetek. Ze své zkušenosti by preferoval naftové, jako vždy ale rozhodnutí leží na sto procentním vlastníkovi Dopravního podniku – městě. „Plyn by měl smysl, kdyby se rozjel nákup nových autobusů ve velkém. Bylo by zbytečné stavět plničku za 16 milionů kvůli dvěma vozům,“ uvažuje Šetek. Co se týče elektřiny, je tramvajová doprava v Jihlavě dávnou minulostí, dokonce



se několikrát zvedly hlasy pro zrušení trolejbusové traktace a úplném přechodu na autobusy. „Naštěstí to byly jen takové výkřiky,“ říká Šetek.

Jihlava využívá příležitosti k dotacím z EU i při stavbě bezbariérových zastávek, jichž by mělo do dvou let vyrůst ve městě 35. Do konce dubna probíhá jejich projektová dokumentace, do konce roku pak bude známý dodavatel. Dotace se podařilo získat i na nový odbavovací systém. Od července přechází Jihlava na elektronické karty. „Jsme skoro poslední,“ přiznává Šetek, ale upozorňuje: „Na rozdíl od některých jiných podniků nabídneme flexibilní platby dle ujeté vzdálenosti. Elektronická karta a během nejbližších let se postupně uplatní i v dalších službách – parkování, vstup do škol, ZOO, bazénů... Jihlava neklade velké nároky na růst silničních staveb. Jedinou novou tratí v poslední době je trolejbusová linka z Domu zdraví do Horního Kosova. Na hotových trakčních stožárech však chybí troleje. Stavba se potýká s nedostatkem financí, jejichž celkovou výši odhaduje Šetek na 15 milionů korun. Zřejmě posledním dohledným projektem je preference MHD, která tu dosud v žádné podobě neexistovala. „Chceme ji zřídit na všech křižovatkách, na její formě se však ještě musí shodnout dopravní odborníci,“ říká Šetek.

Úpadek průmyslu

Ani budoucnost neslibuje horečný rozvoj města a s ním linek MHD. Dopravní podnik tradičně zajišťuje obslužnost průmyslových zón. Právě na nich je nejvíce patrný dopad ekonomické krize. Podniky zaměstnávající tisíce lidí, např. Bosch, musely přikročit k masivnímu propouštění či omezování výroby.

„V současnosti dělají čtyři, někdy i tři dny v týdnu, což s sebou přináší i omezení dopravy,“ říká Šetek.

Dopravnímu podniku se však daří fungovat hospodárně díky pružné spolupráci s velkými firmami. „Zavolají třeba s žádostí o posílení dopravy v konkrétní den a my se jim přizpůsobíme. Nebo naopak vynecháme některé spoje ve dnech, kdy výroba stojí,“ líčí náměstek. Na vrub nezaměstnanosti připadá i pokles cestujících v MHD, jenž začal být patrný zhruba od listopadu minulého roku. Nejedná se tedy o příklon k individuální dopravě – i osobních automobilů jezdí po jihlavských silnicích méně než před rokem. „Naštěstí

jsme nemuseli nijak omezovat provoz na úkor vlastních zaměstnanců nebo dokonce propouštět,“ říká Šetek.

Ačkoli tržby klesají, podařilo se Dopravnímu podniku získat od města potřebné finance pro zajištění stávajícího rozsahu MHD. „Uvidíme v dalším průběhu roku 2009, zda dojde ke zdražení jízdného,“ uzavírá náměstek.

Vozový park

(údaje k 31. 12. 2008)

Typy trolejbusů	Počet
ŠKODA 14 TR	16
ŠKODA 21 TR	10
ŠKODA 24 TR	6
Celkem	32
Typy autobusů	Počet
Nízkopodlažní do 12 m	12
Standardní do 12 m	17
Celkem	29

Příště se podíváme do Děčína.

Dopravní podnik města Jihlavy v číslech

(údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkony	v tis. vozkm	
Trolejbusy	1 450	
Autobusy	1 344	
Celkem MHD	2 794	
Přepravené osoby	v tisících	
Trolejbusy	7 842	
Autobusy	7 239	
Celkem MHD	15 081	
Dopravní síť	Délka sítě linek (km)	Počet linek
Trolejbusy	36,6	5
Autobusy	67,0	8
Celkem MHD	103,6	13

Úspěch žáků Střední průmyslové školy dopravní v soutěži Enersol

Stejně jako v předchozích letech, tak i v letošním roce se žáci SPŠD, a. s. zúčastnili soutěže v rámci projektu Enersol, jehož hlavním cílem je posílení vědomostí a dovedností v oblasti úspor energie a alternativních zdrojů energie ve vzdělávací sféře, v obchodu a průmyslu. Cílovými skupinami jsou studenti, pedagogičtí pracovníci, zaměstnanci firem a veřejnost.

SPŠD, a. s.



← Michal Šotola
– Ekologické získávání energie

→ Filip Kratochvíl
– Užití fotovoltaických článků

Do regionálního finále soutěže, jež proběhlo v Praze 20. února 2009, postoupili všichni tři naši zúčastnění žáci, kteří vybojovali v tvrdé konkurenci 3., 5. a 7. místo. Soutěžní práce našich žáků měly vysokou úroveň a tak není divu, že dva z nich postupují do národního finále v Kladně. Našimi soutěžícími byli **Josef Maitah** (třetí místo) s inteligentním vozíkem poháněným energií získávanou ze solárních kolektorů, **Filip Kratochvíl** (páté místo) se zabezpečovacím zařízením využívajícím energie z foto-

voltaických článků a **Michal Šotola** (sedmé místo) se systémem získávajícím ekologickou energii pomocí solárních panelů automaticky se natáčejících za nejsilnějším zdrojem světelného záření. Příležitost bojovat v národním finále dostal **Josef Maitah** a **Filip Kratochvíl**. Věříme, že budou svou školu úspěšně reprezentovat a že se v soutěži umístí opět velmi vysoko. S výsledky národního finále vás seznámíme v příštím čísle.





Když se řekne **Drážní úřad**

Většina z nás si při těchto slovech vybaví železnici. Dráha ovšem ze své definice není jen železniční, nýbrž i tramvajová, trolejbusová, speciální (neboli dráha metra), a dokonce i dráha lanová. Nenápadný rukopis Drážního úřadu tak můžeme vidět na obřích železničních stavbách stejně jako na té nejmenší lyžařské lanovce.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Činnost Drážního úřadu vychází ze Zákona o drahách. Zřídilo jej Ministerstvo dopravy 1. 1. 1995 jako správní úřad a orgán státní správy. Drážní úřad má tři sekce: stavební, technickou a provozní. Sekce stavební je vlastně speciálním stavebním úřadem pro stavby související s dráhou. Výjimku tvoří Praha, kde je speciální stavební úřad na magistrátu. Sekce technická se zabývá zejména schvalováním drážních vozidel, jako jsou tramvaje, trolejbusy, metro, ale i třeba sedačka lanové dráhy. Sekce provozní pak především vydává licence a úřední povolení k provozování dráhy – opět s výjimkou Prahy, kde i o těchto věcech rozhoduje magistrát. Ten má ze zákona i pravomoc, jíž všude jinde disponuje Drážní úřad – provozování zkoušek způsobilosti osob sloužících na dráze.

Podle paragrafu 57 Zákona o drahách tedy v Praze rozhoduje Drážní úřad o těchto věcech:

- schvalování typů vozidel, jejich uvádění do provozu,
- schvalování způsobilosti určených technických zařízení,
- rozhodování o osvědčení o odborné způsobilosti fyzických osob,
- provádění revizí, prohlídek a zkoušek,
- rozhodování o zastavení nebo omezení provozu určených technických zařízení a o odnětí průkazu jejich způsobilosti.

Drážní úřad se tedy s Dopravním podnikem stýká zejména po stránce technické (schvalování vozidel, měření, tlakových nádob, eskalátorů, výtahů apod.). Spolupráce mezi těmito dvěma institucemi se od zřízení Drážního úřadu projevila zejména v období, které následovalo po povodních. Velká voda si vyžádala rozsáhlé rekonstrukce elektrických sítí – napájecích zařízení, měření, zabezpečovacích zařízení apod. Nejviditelnější roli ve vztahu k Dopravnímu podniku bude hrát Drážní úřad tento rok. Právě totiž začíná proces schvalování tramvaje 15T ForCity. Jak říkají sami odborníci Drážního úřadu, největším oříškem bude dokonalé fungování synchronního pohonu, díky němuž je nová tramvaj pro Prahu sto procentně nízkopodlažní. Samozřejmě se mohou vyskytnout i jakékoli jiné problémy. Jak říkají odborníci – ještě se nestalo, aby nějaký nový stroj vyšel z testů bez vady. Stejně jako každý jiný typ vozu projde 15T ještě mnohými rukama, než se dostane do provozu. Vyjádřit se musí třeba Státní zdravotní ústav posuzující

například ergonomii vnitřního prostoru (rozměry sedaček apod.) a systémem právnických osob, které disponují vlastními laboratořemi a provádějí nejrůznější dílčí zkoušky (bezpečnost proti vykolejení, pevnost skříně atd.). Na základě jejich protokolů pak Drážní úřad vyřídí závěrečný soud.

V úvodu jsme zabrousili na téma lanovek. Těch v poslední době rychle přibývá a začínají pokrývat každý jen trochu vhodný svah. Například Praha má celkem tři. Uvažuje se o čtvrté, která by vedla z nábřeží Vltavy na Pankrác. Samozřejmě nejvíce práce má Drážní úřad se zbytkem republiky – s takřka padesáti lanovkami na lyžařských svazích, které úřad schvaluje po stránce technické a vydává též osvědčení jejich obsluhám. Bezpečnost lanovek nelze podceňovat. V případě vážné nehody, jako je spadnutí lana nebo porucha převodovky, musí být každá uzpůsobená pro evakuaci pasažérů, která nesmí trvat déle než 2 hodiny.

Důležitost orgánu, jakým je Drážní úřad, nelze zpochybnit. Pamětníci, ve své době spadající pod Ministerstvo dopravy, vzpomínají na zkoušky prvních typů vozů metra přivezených z Ruska. Po bezproblémovém testu na zkušební trati vjel vůz do tunelu, kde přestal fungovat. Opět ho tedy vyvezli ven a on se jakýmsi zázrakem znovu rozjel. Zjistilo se, že ruští technici popletli jeden z drátů a připojili ho na světla, která při zapnutí zablokovala hlavní kontroler. Ani první soupravy M1 z roku 1998 se neobešly bez problémů, ačkoli je samozřejmě nemůžeme s ruskými předchůdci srovnávat. Pražské metro je zvláštní extrémně hustým provozem, což s sebou přináší nadstandardní nároky na stroje.

Maratonský běžec z Motola

Dopravní podnik je hrdým partnerem Pražského mezinárodního maratonu. Málokdo však ví, že i mezi našimi pracovníky jsou vynikající běžci. Eduard Bláha, vedoucí provozovny Motol, sice není ve svých 57 letech nejrychlejší, zato jako jediný dokázal uběhnout celý maraton – a to hned osmkrát.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Nejbližší důležitou běžeckou akcí je *Hervis 1/2Maraton Praha*. Postavíte se na startovní čáru i letos? (Pozn. redakce: Rozhovor se uskutečnil před 28. březnem.)

Ano, až do loňského roku jsem běhal půlmaraton i maraton. Co se týče maratonu, dokončil jsem z deseti závodů osm.

Je obdivuhodné, jaký výkon jste ve svém věku schopný podat. Je to tím, že běháte už od malička?

To právě vůbec ne. V mládí jsem hrál závodně hokej – jako junior za Slávii a v dalších klubech. Kvůli bolestem zad jsem s tím musel přestat. Pět nebo šest dalších let jsem měl od sportů pauzu.

Jak jste se dostal k běhání?

Začal jsem běhat jednak kvůli potřebě pohybu, ale taky abych si vyčistil hlavu od pracovních záležitostí. Zpočátku to byly kratičké úseky – tři nebo čtyři kilometry. Potom mě kamarád přihlásil na běh na Ještěd, což tehdy znamenalo 8,4 kilometrů do vrchu. Skončil jsem poslední. To byl impulz k tomu, abych začal tvrději trénovat.

Kdy Vás napadlo běžet maraton, tedy přes 42 kilometrů?

U prvního pražského závodu před deseti lety jsem ještě neměl odvahu. Poté, co jsem ho další rok zaběhl poprvé, jsem si řekl: „Když jsem to letos přežil, poběžím i další ročník.“ Nakonec jsem jich absolvoval deset. Samozřejmě běhám i jiné závody, jako je Velká Kunratická nebo Krušovický soudek. Do roka jich je kolem dvaceti.

Kde si může člověk v Praze nejlépe zaběhat?

Dokud jsem tu bydlel, běhal jsem v Prokopském údolí, v Šárce, na Hvězdě i jinde. Teď jsem se přestěhoval, ale pořád vyhledávám místa, kde bych si užil samotu a přírodu. Závody s několikatisícovými chumly běžců mají samozřejmě své vlastní kouzlo.

Používáte nějaké zvláštní tréninkové metody pro takto dlouhé tratě?

Pravidlem je, že jakmile začnete běhat, nesmíte přestat. Já běhám čtyřikrát až pětkrát týdně, podle toho, kolik mám volného času. Minulý víkend jsem běžel s kolegou 15 kilometrů na Říp. Jinak vzhledem k tomu, že jsem s běháním začal v 39 letech, svou techniku běhu už nijak zvlášť nezlepším. Důležité je mít dobré boty, aby vás nohy bolely co nejméně.

A před maratonek?

Asi dva a půl měsíce před závodem začínám prodlužovat tratě, až se dostanu na nějakých 30 kilometrů. Týden před akcí je zase snižuji.

Poslední dva dny pak odpočívám, abych se stačil stoprocentně zregenerovat.

Jak je vůbec možné vydržet čtyři hodiny neustálého běhu? Na co při tom člověk myslí?

Maraton je otázkou vůle. Každý při něm bojuje sám se sebou. Spousta běžců vypadá v pokročilých fázích, jako kdyby umírala. Musíte se upnout k jednotlivostem: dohnat toho před sebou, nenechat se předehnat tím za sebou. Jednou jsem závodil s člověkem, jehož běh připomínal epileptický záchvat, nejrůzněji sebou komíhal a cukal. Nakonec jsem ho předběhl.

Je nějaká fáze maratonu nejkritičtější?

Zvlášť od třicátého kilometru to má člověk největší chuť vzdát. Už se nemůžete psychicky opírat o chumel běžců kolem vás jako na začátku a do cíle je ještě daleko. Každý se proto musí upnout k nějaké metě – třeba že za chvíli doběhne k občerstvení. Myslet na kilometr po kilometru. Když potom konečně doběhnete do Pařížské, cítíte takovou euforii, že jste schopný do cíle i sprintovat.

Jak se cítíte bezprostředně po maratonek? Jak dlouho se člověk zotavuje?

Už během závodu vás bolí celé tělo a dostáváte křeče, jelikož se zhoršuje styl běhu. Jinak nic zvláštního – napiji se, vymáchám ve vířivce a odpočinu. No a pak má člověk úděsný hlad. Ještě druhý den mám namožené nohy, ale rozhodně to není žádná agonie.

Změnila se nějak atmosféra závodů za těch deset let?

Největší změny prodělala trať. Zatímco posledních několik let se běhá v historickém centru Prahy, předtím vedl závod kamsi na Zbraslav. Právě ve fázi, kdy jste nejvíc psychicky na dně, kolem sebe nevidíte nic než rovinu a kilometry rozpálené silnice. Nevýhodou současné tratě jsou zase kostky historické dlažby, ze kterých bolí víc nohy. Zato je ale mnohem zábavnější a členitější. Navíc startuje o hodně víc lidí. Dřív se lidé ohlíželi, cože to po Celetné proběhlo za blázna v trenkách.

Zažil jste nějakou vtipnou událost během maratonek?

Každoročně se vytváří skupina běžců s názvem *PIM Kings*, tedy těch, kteří uběhli alespoň šest maratonů. Dostávají od organizátorů speciální



dresy a čestné pořadí při startu. Mně se přihodilo, že jsem zrovna běžel po šesté, a tak mě k nim taky přiřadili. Postavili nás hned za elitní běžce z Keni. V zádech jsme tudíž měli celé startovní pole se špičkovými sportovci a běžci o třicet let mladšími než já. Zazněl výstřel a já ve snaze nepřekážet se držel Keňanů. Prospintoval jsem s nimi celou Pařížskou a na jejím konci už měl pocit, jako kdybych uběhl celý maraton. Oni pak stále stejným tempem pokračovali až do konce. Já se světovou špičkou závodím po svém. Každý ročník si dávám závazek, že doběhnu do půlky dřív než oni do konce. Zatím jsem vždycky zvítězil.





Otevřely se Vize pro dopravu



„Praha – město unikátní architektury, malých uliček, nabitě turisty – nedokáže požívat prudce rostoucí individuální automobilovou dopravu. A naše výstava chce ukázat možnosti, jak nalézt takový systém, kde obě dopravy nebudou vzájemně soupeřit, ale spolupracovat.“

Jakub Ryška, oddělení Komunikace



Tato slova se můžeme dočíst na stránkách věnovaných právě probíhající výstavě na Staroměstské radnici. Stejně jako adresa je dobrá i sama výstava. Společné snažení pedagogů i studentů Českého vysokého učení technického a zaměstnanců našeho Dopravního podniku dalo zrod bohaté a propracované prezentaci dějin, přítomnosti a budoucnosti dopravy v hlavním městě. Návštěvníci si mohou prohlédnout a přečíst nejen o historických obdobích a vývoji, ale také o jednotlivých prvcích, jako jsou druhy trakcí, silničních staveb, ekologické aspekty a podobně.

Výstava je současně i představením Fakulty dopravní ČVUT v Praze, která loni oslavila 15 let existence. Organizátorem výstavy je Ing. Zdeněk Říha, Ph.D., který je zároveň i autorem některých tematických panelů. „Když už je řeč o dopravě, nemohl jsem výstavu neuvést dílem Adama Smitha,“ říká Říha. Hned u vchodu má návštěvník možnost se zamyslet nad nejobecnějšími otázkami dopravy – v diskusi s jedním z nejdůležitějších světových ekonomů. „Hlavní Smithovou myšlenkou je dělba práce. Čím je větší, tím výkonnější je každá ekonomika. Ke skutečné dělbě práce je však potřeba doprava. Dopravní cesty též určily polohu měst, vysvětluje Říha spojitost mezi rozvinutostí dopravních sítí a blahobytem.

Zásadní otázkou je i historický vývoj, kterým se Praha ubírala až do dnešní podoby. Prvním sledovaným obdobím je 10. až 14. století, během něhož se

město přirozeně rozrůstalo, následovala doba Karla IV. a mohutná organizovaná výstavba, která určila podobu města až do průmyslové revoluce v 19. století, která je zároveň třetí a poslední sledovanou historickou etapou. K ní se váže rozvoj hromadné i individuální dopravy. Díky výstavě se návštěvník může vžít do myšlení lidí v oné pionýrské éře. „Tehdy ještě nikdo netušil, jaké fenomény se rodí. Aut bylo tak málo, že lidé bez obav postávali na křižovatkách v družné debatě,“ komentuje jednu historickou fotografii Říha. Individualismus se projevoval nejen v osobní dopravě, ale i v prvotních plánech veřejné dopravy. „Křížík a další otcové městské hromadné dopravy byli podnikatelé. Neplánovali, že by se například elektrické dráhy staly veřejným majetkem,“ upozorňuje Říha.

Jednotlivé panely se textem i obrazem věnují všem současným, zaniklým i nikdy nezrealizovaným druhům dopravy, historii metra včetně jeho nejstarších návrhů (návštěvníci si například mohou prohlédnout plán z roku 1941), mostům, mezi nimiž samozřejmě dominuje Nuselský most. Celý jeden panel podává jeho historii a podobu dopravy v Praze předtím, než byl zprovozněn.

Neopomenutelnou kapitolou je vlaková doprava a pražská vlaková nádraží (aktuální je například rekonstrukce Hlavního nádraží) a také doprava letectvá a s ní spojené téma nového úseku metra na Ruzyň. Zvláštní kapitolou je individuální automobilová doprava, která na jednu

stranu přináší větší svobodu pohybu, na druhou ale město dusí a stává se v nekonečných kolonách vězením pro vlastní majitele. Nejkriklavějším příkladem je magistrála, která už několik desetiletí izoluje Národní muzeum od Václavského náměstí. Návštěvníci si mohou prohlédnout studii, jak by mohlo vypadat celé prostranství od sochy svatého Václava až k Vinohradům, kdyby se magistrála uložila pod zem. „Podle mne však nejde o to, jestli hlavní tahy povedou po povrchu nebo pod ním, ale aby vedly mimo město,“ upozorňuje Říha a zároveň naznačuje roli městské hromadné dopravy. „Na Staré město například osobní auta vůbec nepatří,“ doplňuje.

V souvislosti s individuální dopravou nelze opomenout ekologii. Najdeme i mnoho dalších témat, jako je například futuristická studie automatického metra, tj. vozů řízených pouze elektronikou. Hned dva panely jsou věnované kvalitě městské hromadné dopravy, neboť jak říká Ing. Říha: „Kvalita je tím, co v současnosti i budoucnosti určuje vývoj MHD.“ Vždyť veškeré snahy o dochvilnost, kapacitu, bezpečnost, pohodlí cestujících a podobně jsou aspekty, jejichž společným jmenovatelem je kvalita. „Na Dopravním podniku je už mnoho let znát, že jí věnuje velké úsilí,“ uzavírá Říha.

Výstavu můžete navštívit až do 14. června tohoto roku. Návštěvní dobu spolu s dalšími informacemi naleznete na internetových stránkách www.vizeprodopravyvpraze.cz.



Kulturní tipy

Letošní kulturní sezona je již v plném proudu a akcí utěšeně přibývá. Po emocionálně silném Nouzovém východu přichází do kin další film s Kate Winslet, o kterém se hodně mluví. Ve Švandově divadle se chystá premiéra komedie autora známého spíše filmovým příznivcům – Larse von Triera (nakonec je známa i ze své filmové verze). No a hudebních akcí se na nás valí celkem poženaně. Pokusíme se v nich také trochu zorientovat.

kino

Předčítač

Nový film režiséra snímku Hodiny (8 nominací na Oscara) Stephana Daldryho byl sice na Oscara nominován „jen“ pětkrát, ale je jedním z těch děl, jejichž start je domácimi fanoušky světové kinematografie vcelku očekáván. Svůj děj začíná tento mrazivý příběh o pravdě a odpuštění rozvíjet v poválečném Německu. Mladému Michaelovi Bergovi (David Kross a později Ralph Fiennes) se udělá špatně a domů mu pomůže neznámá třicátnice Hanna (Kate Winslet). Michael se uzdraví a Hannu najde, aby jí poděkoval. Rychle mezi nimi vznikne vášnivý, ale utajený vztah. I přes intenzitu vzájemných citů ale Hanna jednoho dne záhadně zmizí. O osm let později se Michael jakožto student práv, který přihlíží soudům s válečnými zločinci, s Hannou znovu s úžasem setkává – potká ji na lavici obžalovaných. Když se dozvídá o její minulosti, odhaluje tajemství, které zcela změní jejich životy. V kinech od 23. 4. 2009

divadlo

Švandovo divadlo na Smíchově připravilo na 25. dubna premiéru komedie Larse von Triera s názvem **Kdo je tady ředitel?**, která si pohrává s víceméně zajímavou zápletkou. Ravn (Kamil Halbich) je ředitelem a zároveň majitelem jedné dánské firmy. Před svými kolegy to ale úspěšně skrývá a veškerá nepopulární opatření



svádí na vymyšleného ředitele, kterého zaměstnanci nikdy neviděli. Deset let mu tato taktika vycházela. Až nyní, když chce firmu prodat, je nutné najít někoho, kdo ředitele sehraje. A kdo je pro takovou roli lepší než neznámý, ztroskotaný herec Kristoffer (Michal Dlouhý). Nic však není tak úplně jednoduché... Tvůrci slibují, že hra nabídne zcela specifický druh humoru, který balancuje na hraně grotesky a místy dosti černé komedie. Nezbyvá, než se jít přesvědčit.

hudba

Hudební tipy můžeme začít anonci na pražskou zastávku turné finských metal-violoncellistů, tedy souboru **Apocalyptica**, který v letošním roce vystoupí celosvětově pouze



na 16 exkluzivních koncertech. Violoncellová trojka Toppinen, Lotjonen, Kivilaakso zahraje v pondělí 20. dubna v malé sportovní

hale na holešovickém Výstavišti (tedy Incheba Aréně). Na posledních albech se formace opírá již o vlastní hudební materiál, jehož autorem je téměř výhradně Eicca Toppinen. Je možné, že se diváci dočkají i novinek z připravované desky, která by měla vyjít v příštím roce. Na středu 22. dubna se toho chystá trochu víc. Za zmínku určitě stojí vzpomínková akce **Joy Division Tribute Night** v klubu La Fabrika (s dokumentárními filmy o legendě postpunkové hudební scény, kapele Joy Division, i vystoupením holandské „tribute kapely“ Closer To Curtis). Z trochu jiného soudku je koncert ve velkém sále Lucerny (také 22. 4.) s názvem „Vždyt je jaro“. Jedná se o narozeninový koncert



písničkáře **Pavla Dobeše**, kde se kromě něj představí třeba i Aneta Langerová, Michal Hruža, Pepa Streichl, Wabi Daněk nebo Hradištan s Jurou Pavlicou. V Lucerna Music baru pokřtí svou novou desku, která vznikla ve spolupráci s třicetičlenným **LELEK**

Orchestra, soubor s hercem Jiřím Macháčkem

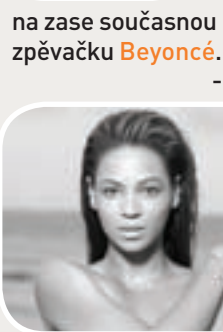


za mikrofonem, tedy skupina **Mig 21** (a křty to budou hned dva za sebou – 22. a 23. dubna). Jestliže jsme se tím posunuli k 23. dubnu, je třeba připomenout, že na tento den se připravuje pódium

um velkého sálu Lucerny pro polovinu švédského dua Roxette, zpěvák a kytaristu **Pera Gessleho**. Naživo se tak dočkáme jistě nejen songů z jeho zatím posledního alba Party Crasher, ale i hitů éry jeho spolupráce s Marií Fredriksson v Roxette.



A na závěr dvě pozvánky do O₂ Arény. V pondělí 27. dubna by měla přivítat legendární „rockovou a soulovou babičku“ **Tinu Turner** a ve čtvrtek 30. dubna zase současnou hvězdu r'n'b, zpěvačku **Beyoncé**.



-mis-



